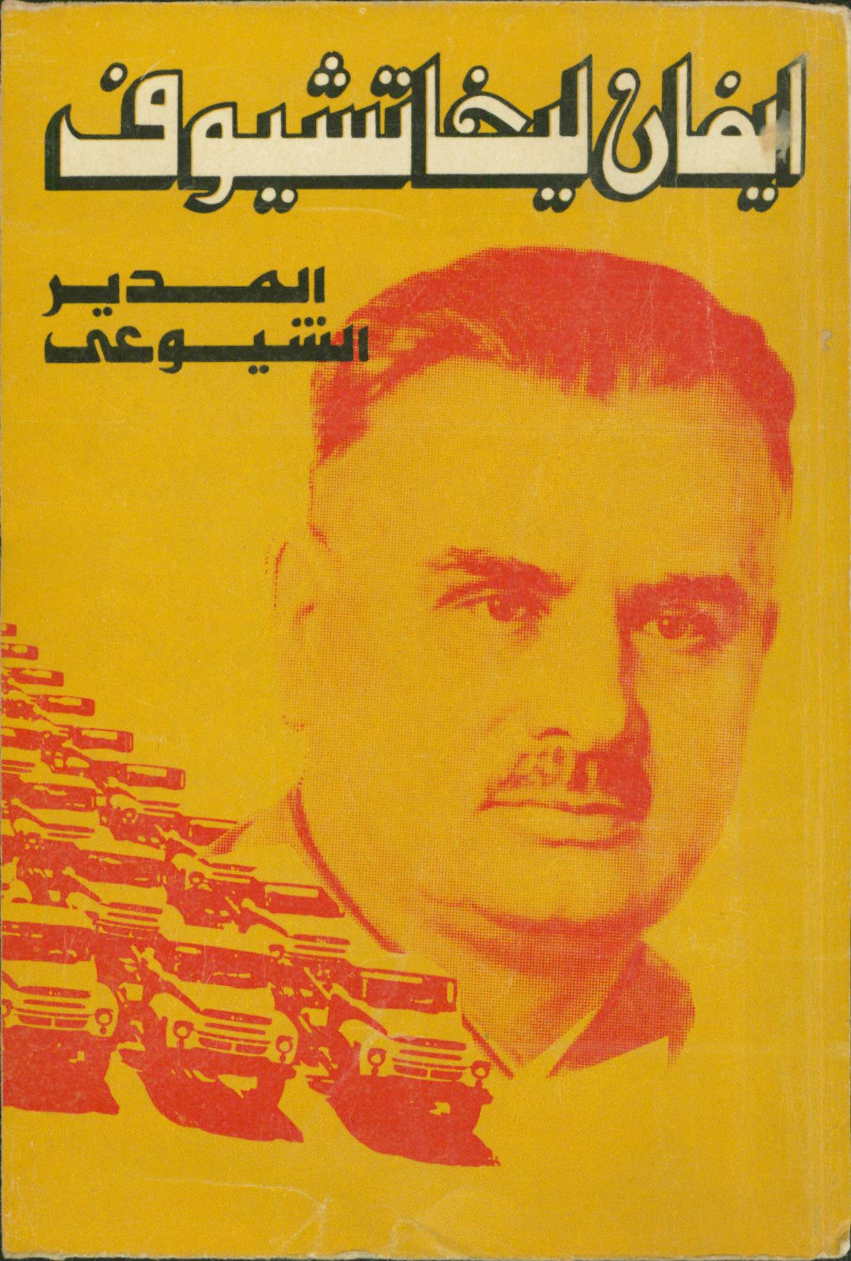

ايفان ليخاتشيوف
المدير
الشيوعي



المدير الشيوعي

يفغيني دوبروفولسكي

رواية وثائقية عن مدير مصنع موسكو للسيارات



دار نشر وكالة «نوفوستي»
موسكو – ١٩٧٧

Е. Добровольский
КРАСНЫЙ ДИРЕКТОР
на арабском языке
Цена 65 коп.

فى مصنع موسكو للسيارات

المجرب اناتولى ماناختين

دب الربيع فجاة وعلى غير انتظار قبل الأوان . فبعد صقيـــــــع فبراير القارص وهطول الجليد والعواصف الثلجية ، هب لفح الدفء من الجنوب ليعم المكان . واشرعت الشمس تطل على شوارع موسكو التى عمتها طنطنة ذوبان الجليد فى الربيع وأخذت النهيرات المرحـة تجرى شاقة طريقها على الأسفلت ، وتلألأت مياه الغدير .

وفى يوم من الأيام المشمسة الباهرة ، توجــه أناتولى ماناختين رئيس فرقة مجربى السيارات ، وهو رجل رزين قليل الكلام ، الى مكان العمل . وأخذ يحدث نفسه بصوت مسموع عن التقلبات الجوية . وقال متأملا :

ـ لعلى اقول بالمناسبة أن الطقس غير ملائم بالمرة بالنسبـة للسائقين . فضؤ الشمس الباهر يعمى الأبصار .

وقلت له برقة متسائلا :

ـ اليس من الأنسب أن نؤجل ذلك الى موعد آخر ؟

وكنت أعنى أن نؤجل ما اتفقنا عليه أنا وماناختين . فقد وعـــد أن يرينى كيف تجرب عربة نقل جديدة .

ولكنه قال معترضا :

ـ كلا ! ولم هذا التأجيل ! اننا اتفقنا أليس كذلك . . . فعلينا ان نعمل فى اكثر الظروف الجوية تنوعا . فسيارات الشحن تخرج مـن خط الانتاج الرئيسى فى المناخ الجاف أو الرطب على حد سواء . . تخرج فى لهيب الحر وفى الصقيع . والا كيف نكون مجربين . . .

يصل اناتولى ماناختين كل صباح الى المصنع ويدخل من البوابـــة

الثانية الى ساحة المصنع ، حيث تصطف أوتوبيسات المصنع التى تنقل العمال الى عنابر المصنع وبناياته المختلفة ، ويذهب باحـــــــــد منها الى الفناء السادس .

وهو يسأل عادة :

– من يقصد الفناء السادس ؟

وتجيئه الاجابة فورا من عدة أصوات :

– نحن ! او : هيا ها هنا يا توليا !

فماناختين معروف فى المصنع ، ولقد منـح لقب بطـل العمـــل الاشتراكى لقاء كفاءته .

الفناء السادس

لمصنع « زيل » سبع بوابات وفناء واحد وهو الفناء السادس . ومن الطريف أنه لم يكن بالمصنع فى يوم من الايام ، لا فناء أولا ولا ثانيا أو خامسا ، وكل ما فى الأمر انه منذ زمن بعيـد أطلـق ايفـان ليخاتشوف ، مدير هذا المصنع فى الثلاثينات ، هذه التسميـة بالذات على الطرف الاقصى للمصنع . ففى القرية التى ولد بها ليخاتشوف كانت تطلق تسمية « الفناء السادس » على كل مكان قصى يأخذ اليه الطريق وقتا طويلا .

ففى تلك الايام كان عند طرف قصى من المصنـع مقلب للنفايات يلقون فيه المخلفات والفوارغ والخردة ... ثم أقاموا فى ذلك المكان مخزنا لمواد البناء وتشوين الطوب الأحمر والألواح الخشبية . ثـــم استغلوا هذا المكان فى اصطفاف سيارات النقل الجاهزة للتسليم . ومنذ وقت قريب نسبيا كان قد يبدو أن مبانى المصنع لن تمتد الى الفناء السادس ، ولكن اتى اليوم ووصلت مبانيه حتى الى هذا الفناء .

لقد بنى هنا مجمع جديد للتجميع ولم يعد يبق من الفناء فى شكله السابق سوى تسميته فقط .

. . سرنا فى الممر الرئيسى . . وعلت الشمس بنايات المصنع فوق اقسام الهياكل وصناديق السيارات . كان الوقت السادســة والنصف صباحا ، وكان الثلج قد ذاب عشية اليوم السابـق ، وترامـت ظلال الاشجار الخفيفة على اسفلت الممر الجاف .

نمت هذه الاشجار فى الثلاثينات بوسط مدينة موسكو على طريق سادوفايا وازاء ازدياد سيل المواصلات فى العاصمة تطلب الآمر توسيع هذا الطريق الدائرى وازالة أشجار الزيزفون التى احتلت وسط هذا الشارع .

ورأى ليخاتشوف أثناء مروره فى طريق سادوفايا أنهم يقطعون أشجار الزيزفون ، فاسرع الى المصنع وجمع على الفور جماعة من العمال قامت باحضار أشجار الزيزفون الى الممر الرئيسى بالمصنع . انه كان يود من صميم قلبه أن يكون الهواء منعشا فى المصنع ، حتى يستطيع العامل أن يخرج من عنبره بعد انتهاء الوردية وفى فترة استراحة الغداء ، ليجلس على أريكة تورفها ظلال الاشجار ويفكر على انغام حفيفة لأوراقها .

واكد ماناختين :

ـ لقد كان ليخاتشوف رجلا مقداما يحب النظام وكان يطالب بان يلمع كل شيء نظافة .

فسالته :

ـ أكنت تعرفه شخصيا ؟

ـ فماذا

اقول لك ؟ . . انى لم اكن من معارفه ، لكننى رأيته عدة مرات . لقد التحقت بالمصنع بعد أن ترك ليخاتشوف ادارته ، فقد كان انذاك يضطلع بمهمة أخرى كان قد اصبح وزيرا . الا أنه كان يزور مصنعنا بين حين وآخر . كان ممتلئا ، متوسط القامة . وكان يمر على العنابر ويتحدث مع الناس . وأذكر كانه كان فى أوج شبابه ، وهو نشيط الحركة وصوته ملىء بالحيوية ، يحب الاغانى ، كما أنه كان راقصا من الدرجة الاولى .

المصنع المدينة

لا أدرى ماذا كان هذا الشعور يعترينى وحدى دون الآخرين ، أو انهم يشاركوننى فيه أيضا . فكل مرة اتواجد فيها فى مصنع « زيل » ينتابنى شعور غريب لا يمكن تفسيره فى كلمة ونصف .

وتحمل الشوارع القريبة من المصنع اسم هذا المصنع ، فعلى سبيل المثال : شارع افتوزوفودسكي الاول وشارع افتوزوفودسكى الثانى وميدان أفتوزافادسكى وأقرب محطة مترو هى افتوزافادسكايا أيضا . كما يحمل الكوبرى المار عبر نهر موسكو اسم افتوزافودسكى . وعندما يقترب المرء من بوابة المصنع ، يحدثه شعوره الباطن أن مصنع السيارات سيبدأ ها هنا بالذات وهذا شيء طبيعي . ولكن حين يعبر عتبة البوابة يخامره شعور بان حدسه قد خانه وأن مصنع السيارات انما يبدأ ها هنا بالضبط ، لكن دون أية تغيرات واضحة . فليس هناك من حدود واضحة تفصل المدينة عن المصنع . ويبدو كان المصنع مجرد امتداد لمدينة موسكو الكبرى التى تلتف حوله . وفى الأرض المقام عليها «زيل» تمتد شوارع عريضة بها تقاطعات مزودة باشارات المرور الصارمة ، كمثيلتها فى المدينة . وبها أيضا متنزهات بها ارائك واكشاك لبيع السجاير والمياه الغازية ، والجيلاتى . وبالمصنع أيضا الى جانب متنزهاته الخاصة كورنيش خاص . وهناك أيضا تمثال لينين ونصب تذكارى لعمال المصنع الذين قضوا نحبهم على جبهات القتال ابان الحرب الوطنية العظمى (أعوام ١٩٤١ـ ١٩٤٥) . ويغمر المرء شعور بانه لا يجوب انحاء مصنع بل ما زال يتجول فى شوارع موسكو . ولكن لأنه يعرف أنه على أرض المصنع ، فانه يبحث عن علامات وفروق مميزة ويجدها تدريجيا .

ولعل أولها أن هذا المكان به كثير من اماكن عبور السكك الحديدية . والى جانب ذلك يتراءى للعين أن النوافذ كبيرة جدا فى البنايات المقامة على طول الشوارع . وهناك فى كل مكان سيارات تحمل ماركة واحدة هى «زيل» وكلها جديدة «قشيبة» تفح منها رائحة المطاط والطلاء الجديد .

ويعمل فى مصنع «زيل» جماعة هائلة من العاملين قوامها ٦٥ الف عامل تملؤهم الحيوية البالغة .

ان «زيل» ليس المصنع ببناياته المتعددة والاته وخطوط التجميع به والسيارات التى ينتجها فحسب ففيه أيضا مسرح خاص للتمثيل وفرقة جماعية اكاديمية للغناء وجريدة محلية خاصة . ويشتهر أعضاء الاتحاد الأدبى فى المصنع بانتاجهم النثرى والشعرى . ولدى المصنع مصحات خاصة للاستشفاء فى ضواحى موسكو والقرم

والقوقاز ومعسكوات للطلائع من أبناء عمال وموظفـى المصنــــع .

وخلال الخطة الخمسية التاسعة (١٩٧١ــ١٩٧٥) انتج المصنع اكثر من ٩٠٠ ألف سيارة نقل و٧٢٠ ألف ثلاجة كهربائية . وعلامة مصنع «زيل» هى ضمان للجودة الفائقة . فلقد قال ليونيد بريجنيف فى كلمته التى القاها فى اللقاء الجماهيرى بالمصنع «لم اعد اذكر الآن طرازها ، فثلاجتى من الانتاج الاول لمصنعكم وما زالت تؤدى عملها على خيـــر وجه حتى الآن» .*

ولقد أخذت مجموعة العاملين بالمصنع على عاتقها الالتزام بانتاج ٢٠٥ آلاف سيارة فى العام ، أى ما يزيد خمسة الاف سيارة عن المقرر سنويا فى الخطة الخمسية العاشرة (١٩٧٦ــ١٩٨٠) .

لقد اتفقنا أن يقوم أناتولى بنفسه بتجريب احدى سيارات النقل واجلس أنا الى جواره لكى يوصلنى عن طريق خط سيره المفضل . ومع أن سيارة النقل هذه لم تكن موجودة بعد ، حيث لم يكن قد جرى تجميعها بعد فى ذلك الصباح الذى تشرق فيه شمس الربيع ، لكننـــا كنا نعلم انها سوف تجمّع وكنا نطلق عليها اسم «شاحنتنا» .

وقال ماناختين : سيجمعون «شاحنتنا» ثم تذهب .

لم تخرج شاحنتنا الى النور بعد ، الا أن اجزاءها كانت تتنقـــل فوق رؤوسنا عن طريق الناقلات المتحركة المعلقة فى الدهاليز التـــى تربط عنابر التجهيز بمبنى التجميع الجديد للتجميع هناك .

خط الانتاج الرئيسى

فى الساعة السابعة صباحا . وسيارة الشحن لم تجمع بعد . الا أن هيكلها اخرج من المخزن منذ برهـة بنـاء على تعليمـات الآلـــة الالكترونية الحاسبة فوضعه المرفاع الكوبرى على عربتى جر أخذتا تتحركان ببطء . وسوف يغطى الهيكل بكافـــة الأجزاء والاجهـــزة

---

* من جريدة «برافدا» ١ مايو ، ١٩٧٦ .

الضرورية حتى يتحول الى سيارة . وكل دقيقتين تخرج من خط الانتاج سيارة نقل واحدة ذات حمولة ٦ أطنان . وهذا معدل الانتاج .

رقد هيكل سيارة النقل المقبلة على خط التجميع الرئيسى فى اولى مراحل التجميع . ويجرى التجميع على عربات ناقلة متحركة بطول المبنى . فوسطها فاض يسمح بتركيب الاقسام على الهيكل من تحت . و الات التركيب كلها موجودة تحت مستوى الأرض . وبهو الالات يقع فى بدروم المبنى ويدار أوتوماتيكيا . . .

ونسير على طول حظ تجميع «شاحنتنا» . لقد قام عمال التركيب لتوهم من تثبيت المحورين الأمامى والخلفى فى الهيكل وركبوا المحرك الفضى اللون وتدلت فوقه كابينة القيادة السماوية اللون وحاجز الاصطدام الأبيض . وقام العمال بانزالها برفق فاتخذت مكانها بدقة وباحكام .

وتعج أصوات مفاتيح الصواميل التى تعمل بالهواء المضغوط . . وقام عمال المراجعة ، دون تعطيل الحركة ، بمراجعة توصيلات المعدات الكهربية واضاؤوا الانوار الأمامية والأنوار الصغيرة . ولكن لم الحظ متى ركبو البطاية . فعملية التجميع تجرى بوتيرة دقيقة عالية الهمة . ويجرى العمل فى عدة عمليات فى آن واحد فمن المستحيل تعطيل خط التجميع حيث يلى سيارتنا سيارة شحن أخرى ولكنها ليست سماوية اللون وانما بلون الرمال وهيكلها أطول من هيكل سيارتنا ، ادخل عليها بعض التعديل .

وينتج هنا ٢٤ موديلا معدلا ، وتتحرك كلها على خط التجميع الى رحلتها الطويلة . ويجب أن تعطى القطعة اللازمة فى النقطة المعينة من التجميع ، فكل نموذج معدل هو واحد من عشرات كثيرة غيره . وقد يتتابع على خط التجميع نموذج معدل بعد نموذج اخر ولا يستطيع اى مسئول عن تنسيق العمليات مهما كانت مهارته أن يضطلع بمثل هذا العمل الضخم على ما يرام . ويشرف على عملية التجميع مركز الكترونى حاسب مزود بحاسبات الكترونية تراقت كل عملية عن كثب مع مراعاة توفر الأجزاء والوحدات فى مخازن المبنى وعلى الناقلات المعلقة .

من الجماعة الاسطورية

كان ايفان ليخاتشوف ممثل جماعة الاساطين الاسطوريين من مدبرى الشئون الاقتصادية السوفيت ، ورسل ونوابغ الخطط الخمسية الأولى من امثال بوريس فانيكوف العامل ابن العامل ، ثم الطالب فى المعهد ، فمهندس ، مدير ثم وزير ، ومن امثال أفرامى زافينياجين ، ابن سائق القاطرة البخارية الذى أصبح مهندسا فمديرا لمجمع ماجنيتاجورسك الميتالورجى ، ونائبا لرئيس مجلس وزراء البلاد ، وأيضا من أمثال فياتشيسلاف ماليشيف ، . . .واذا استطردنا فى سرد الأسماء لاستغرق ذلك اكثر من صفحة كاملة . وهؤلاء الاشخاص آمنوا كما قال الشاعر الكسندر تفاردوفسكى بأن «رياح العصر تحرك أشرعتنا» . كانوا جميعهم يفكرون بمصالح البلاد وربطوا مصيرهم بمصيرها مثل ايفان ليخاتشوف .

لقد ترأس ليخاتشوف المصنع طوال خمسة وعشرين عاما ، أى ربع قرن من الزمان . ثم ظل لعدة سنوات وزيرا للنقل بالسيارات والطرق البرية . وتوفى ليخاتشوف عام ١٩٥٦ . دفن رفاته فى جدار الكرملين بالميدان الأحمر ، ويحمل مصنع «زيل» اسمه الآن . واسمه مدون على شعار المصنع فوق بواباته وعلى مبانيه المختلفة وكذلك على ماركة كل سيارة .

وكان ايفان ليخاتشوف يحلم ببناء مصنع نموذجى يعمل بنطاقات أقل كثيرا من النطاقات الحالية ، ولم يكن المصنع أيامه كما هو عليه من الضخامة الآن ، وكانوا آنذاك ينتجون طرازا آخر من السيارات . فلم تعيش حتى الآن ذكرى هذا الانسان ؟ ولماذا يذكرونه فى اكثر مواقف العمل اليومى كانسان حى ؟ وقبل أن ننتقل الى تجربة السيارة الجديدة ، نعود أدراجنا عبر تاريخ المصنع . لقد بلغ مصنع موسكو للسيارات الستين من عمره فى عام ١٩٧٦ . وهذا تاريخ كبير . ولذا اعتقد أنه من الأفضل أن نبدأ حديثنا عن المصنع ، وعن الانسان الذى يحمل هذا المصنعاسمه ، من يوم تاسيسه الاول .

مصنع جمعية موسكو المساهمة للسيارات

فى يوم الخميس الموافق الحادى والعشرين من يونيو عام ١٩١٦ ، نشرت صحيفة «روسكى فيدومستى» فى باب «الأنباء» أنه تم على طرف موسكو فى حرج تيوفيليفا ، خلف دير سيمون فى حضور عدد غفير من الجمهور وضع حجر الاساس لأول مصنع للسيارات فى روسيا . ويتولى بناء المصنع جمعية موسكو المساهمة للسيارات .

. . وزأرت الحرب العالمية الاولى . وتطلبت الجبهة سيارات . وكانت عملية البناء تسير على قدم وساق . وشيد البناة جدران الورش الرئيسية ، وقام النجارون ذوو اللحاة والجلابيب المنداة عرقا بتغطية اسقف هذه الورش بالألواح الخشبية ، وقام عمال جمعيات الحفر التعاونية باقتلاع جذور الأشجار .

وتعهدت جمعية موسكو المساهمة للسيارات لديوان الحربية بأن يقوم المصنع بانتاج الدفعة الاولى من السيارات بعد عام بالضبط .

أخرج سرجى ريابوشينسكى ، رئيس مجلس الادارة ، وهو سيد رشيق من الدرجة الأولى ، أخرج ساعته من جيب صديريته ، وهندم سترته وأصلح من أساور قميصه المحلاة بأزرار من حجر الياقوت الأزرق . كان القلق يعتريه ، فقد كان شيء جاهزا . الا أن الصلاة الحافلة فى الكنيسة الصغيرة تتاخر عن موعدها المحدد ، اذ تأخر الضيوف أصحاب المقامات الرفيعة .

فبالرغم من أن سرجى ريابوشينسكى ، صاحب الملايين ، عضو نادى السيارات الارستقراطى بموسكو ، كان يعتبر نفسه أرفع من حاشية القيصر كلها وكل فرد من افرادها على حدة ، الا أن تسيير

الأمور وصالح السادة المساهمين وضرورة الحصول على طلبيات جديدة من قبل الديوان الحربى كان يتطلب مراسم حافلة رائعة ... تهادت قاطرة بخارية صغيرة على الشريط الحديدى المحيط بالمكان ، خلف الفناء السادس حاليا ، نافثة بخارها الأبيض فى عنان السماء الصافية الزرقاء . وترامى صوت قرع الأجراس فى ديرسيمون . لقد تاخر وجهاء القوم .

وفى اليوم التالى نشرت الصحف أنه حضر وضع حجر أساس مصنع جمعية موسكو للسيارات اللواء كريفوشيين ، ورئيسا مجلس الادارة ستيبان ريابوشينسكى ورئيس تجهيز المصنع بالمعدات المهندس دميترى بونداريف ، اكبر الشخصيات فى مجال صناعة السيارات .

على عجلات خشبية

ظل ديمترى بونداريف يحلم بالسيارة الروسية منذ أن كان طالبا فى معهد خاركوف التكنولوجى . وكانت لديه آنذاك تصميماته الخاصة واراءه ووجهات نظره فى مسائل السيارات وما يتعلق بها . لكن الدولة الروسية لم تكن تصنع السيارات ، بل الادهى انها لم تكن تعتزم ذلك . واكتفى أولو الأمر بها آنذاك من أن يناقشوا فيما اذا كان من الضرورى انتاج السيارة .

وفى مصنع «روسوبلط» فى ريجا حيث بدأت حياة بونداريف الهندسية ، كان هناك غيورون آخرون مثله قاموا فى عام ١٩١٠ ببناء عشر سيارات كتجربة . ولم تكترث الحكومة بهذه المبادرة .

تقدم أحد جنرالات ياوران الحاشية الامبراطورية والاخصائى فى شئون النقل الحربى باقتراح الى مجلس الدولة بالعدول عن مصنع السيارات الباهظ التكاليف والاشراف وانشاء بدلا منه أربعة مصانع للجياد وتربية خيول جر الأحمال الثقيلة الفلاديميرية :

— «انها وحوش حقيقية يجر كل منها ثلاثة أطنان وهى تعادل بالضبط وزن مدفع الميدان بالاضافة الى صندوق الذخيرة . هكذا بمنتهى البساطة والامانة دون بنزين أو دون حاجة الى الكيروسين» .

كاد الحظ أن يبتسم لبونداريف فى عام ١٩١٢ . فقد ادرجت

سيارتا ركوب من السيارات التى صنعها فى مصنع «روسوبلط» فى سباق تجريبى اجراه الديوان الحربى لتحديد طراز السيارة الصالحة لخدمة الاركان فى الميدان . وكان مصنع «روسوبلط» يتنافس مع شركات «زاؤرير» و«فوكسهول» و«فورد» .... وتحدد طول خط السباق بما يقل قليلا عن الثلاثة آلاف كيلومتر ، نصفها فى طرق وعرة .

كان بونداريف واثقا فى سيارته ، وعندما أعلن أن سيارتيه قد وصلتا الى خط النهاية دون اعطال ، أخذ يؤمل أن تعتمد الحكومة بضع ملايين لانشاء مصنع للسيارات . ولكن لم يتخذ اى قرار ببنائه .

لقد حصلت فى المكتبة على «البيان الختامى عن السباق» وتصفحته بانتباه لأنى تذكرت أن ايفان ليخاتشوف كان قد سعى فى تلك السنوات للالتحاق بفرق تعليم السائقين التى تكونت فى نفس سرية السيارات التى قطعت تلك الثلاثة الاف من الكيلومترات تحت قيادة المقدم سكريتوف . لقد استبدت بى الرغبة فى رؤية كيف كانت تبدو تلك السيارات الاولى . . تلك السيارة «البيب» أو «الفوكسهول» ذات الستة اسطوانات ، وقوة محركها ٦٠ حصان قدرة . وتضاء بثلاثة كشافات بها مواقد كيروسين وثلاثة أخرى مضاءة بالأسيتيلين ، وعجلاتها خشبية .

ها كم ما بدأ به صانع السيارات الروسى الاول دميترى بونداريف .

حصان ام سيارة ؟

واقترحت الشركات الأجنبية على أصحاب الطلبيات الروس سيارات متسلسلة الانتاج حمولتها بين طن ونصف وثلاثة أطنان . الا أن الحصان بدا للحكومة القيصرية اكثر اهلية بالثقة . فقد كانت الحاجة الى السكك الحديدية اكثر الحاحا ، لذا مدت الطرق الحديدية .
فهل كانت الحاجة قد الحت الى السيارة كوسيلة للنقل بالمدينة ؟ ولكن لنقل من ؟ كان قوم العمال يتنقلون بالترام وعلى

عربات عامة تجرها الجياد وكان الموظفون يستخدمون عربات الأجرة التى تجرها الخيل ايضا . وكان أغنياء القوم يفضلون عربات خاصة تجرها الجياد . وكانت «الترويكا» ، وهى العربة الروسية التى تجرها ثلاثة جياد أورلوفية رمادية اللون معالكرات البيضاء تسمى التفاح ، لا تقل بهاء عن «المرسيدس» .

وحقا كانت هناك بعض القيود : فلم يكن يستطيع ركوب العربة الفاخرة التى يجرها زوج من الخيل سوى تاجر من الطائفة الاولى . أما الطائفة الثانية فقد كانت تنتقل فى عربات بخيل واحدة . وكانت الطائفة الثالثة تتنقل فى مركبات اكثر تواضعا . يبدو أن هذه القواعد لم تشمل السيارات . وأخذت السيارة تروق التجار وأصحاب المصانع . لكن كان الاعجاب فى بدايته ليس الا .

واقتنى كبار المهندسين والدكاترة والمحامين سيارات أجنبية الصنع .

عادوا الى موضوع انشاء مصنع للسيارات فى روسيا عندما جفلت الجيوش الروسية عند نهر فيسلا وفى اقليم جاليتسيا . فلم يتمكنوا من نقل الذخيرة ولا الغلال . وبديهى أنهم وجدوا المذنبين فأعدموا بعضهم رميا بالرصاص وقدموا البعض الآخر للمحاكمة . لكن وضع النقل لم يتحسن بذلك الاجراء . حينئذ قاموا على عجل بتخصيص أموال لشراء سيارات من الخارج . الا أن الحلفاء قبضوا النقود وأرسلوا عددا ضئيلا من السيارات لأنهم كانوا يفون باحتياجات جيوشهم .

آنئذ قرر الأخوان ريابوشينسكى الواسعى الحيلة والدهاء انشاء مصنعهم الروسى وهو مصنع جمعية موسكو المساهمة للسيارات .

فدعوا المهندس دميترى بونداريف للاشراف على تزويد مصنع الغد بالمعدات .

وكان ديمترى بونداريف على مدى واسع من التفكير فكتب يقول :

«أعطوا سكان روسيا سيارة ، وبعد عشر سنوات لن تستطيعوا التعرف على روسيا . وفورد محق كل الحق عندما يقول أن لدى امريكا كثير من السيارات ليس لأنها غنية ، ولكنها غنية لأن لديها كثير من السيارات !» .

التجميع ليس البناء

وبنصيحة بونداريف ، اختاروا سيارة «فيات» حمولة طن ونصف ، فهي خفيفة قادرة على المناورة وبدت اكثر السيارات ملاءمة لعدم وجود طرق حسنة في روسيا .

وفي تورينو اشتروا ترخيصا بالتصنيع وحصلوا على المواصفات الفنية . وصل بونداريف الى موسكو . وكان في استقباله بمحطة القطار سرجي ريابوشينسكي بنفسه . . رشيق كعادته يرتدي معطفا انكليزيا واقيا من المطر بلون الأسمنت البورتلندي . اصطحبه ريابوشينسكي في سيارته «الرولزرويس» السوداء لمعاينة موقع المصنع المقبل .

اعجب المكان بونداريف . فالنهر على مقربة منه والخط الحديدي الدائري للمدينة ليس ببعيد . وكان لابد من الاسراع حيث كانوا في سراع مع الزمن .

وقد بدأت المعدات الأجنبية تصل فعلا الى الموانيء الروسية .

لقد كانت وزارة الحربية تعجل بالانتهاء من المشروع . وفي الصيف نشرت صحيفة «روسكي فيدومستي» أن «معدات تجهيز مصنع جمعية موسكو المساهمة للسيارات قد وصلت الى روسيا» . وفي ٣٠ سبتمبر أغرقت غواصة المانيةسفينة «تورجاي» وعلى ظهرها تلك المعدات التي زعم أنها قد وصلت .

حل فصل الخريف . وحلت معه الأوساخ والأوحال . . ولم يكن هناك طوب ولا اسمنت . والحق اللواء كريفوشيين على عجل بادارة جمعية موسكو للسيارات . وأبلغ اللواء وزارة الحربية أن العمل يسير على خير مايرام . . بشكل جميل وسرعة فائقة ، ومع ذلك لن يمكن تشغيل المصنع في الموعد المحدد حيث يتطلب الأمر تاجيل الافتتاح نصف عام آخر وقروضا جديدة . وفي شهر مارس عام ١٩١٧ ، بعد أن نفذت كل المهل ، لمعت فكرة في ذهن الاخوان ريابوشينسكي . فقد حان أوان تسليم المئة وخمسين سيارة الأولى ، ففطنوا الى شراء وحدات سيارات النقل من ايطاليا وتجميعها في موسكو ثم بيعها الى وزارة الحربية وفقا للاتفاق المبرم بينهم . وحق للاخوان ريابوشينسكي الفخار بهذه الصفقة . فيالها من ضربة صائبة !

فان تجميع السيارات هو ليس بناؤها . وبدا انه يمكن العيش

بسلام . الا أن الأحداث تطورت بصورة لم بعد معها الأمر يتوقف لا على ستبان ولاسرجى ريابوشينسكي ولا حتى على اللواء كريفوشيين .

لقد اقترب شهر اكتوبر عام ١٩١٧ . وكانت روسيا انذاك عشية ثورة اكتوبر الاشتراكية العظمى . وعندما شكـــــل البحار ايفان ليخاتشوف (مدير المصنع فيما بعد) ، المنطق بشرائط الرشاشــة ، فصائل الحرس الأحمر في هلسينجفورس ، اعد اصحاب جمعية موسكو للسيارات فى ذلك الوقت حقائبهم للهروب الى الخارج .

مصير المدير الاول

لقد ترك ديمترى بونداريف ، أول مدير لمصنع جمعية موسكو للسيارات والمهندس الروسى العظيم المتحمس لقضية صناعة السيارات ، منصبه فى المصنع فى ٣ مايو عام ١٩١٧ . فقد دخل عليـــــه العمال المتساؤون من أعمال الادارة حجرة مكتبة وأخرجوا المدير الى فنـــاء المصنع وأجلسوه فى عربة يد بعجلة واحدة وبعد ان غطوه بقماشـــة خشنة ساروا به حتى محطة الترام . وهناك أعطوه ثمن التذكرة وقالوا له : «اذهب ياذنب البرجوازية !» .

كانت الأحوال غير مستتبة آنذاك . ولم يختر أحد كلمات ملائمة . ولكنه جرى التحقيق فى هذه الواقعة فى مجلس نواب عمال موسكو . ولأنهم كانوا يحترمون بونداريف فقد اتخذ قرار بالاعتزار له حيث أنه غير مذنب وان يطلبوا منه «العودة الى الاضطلاع بمهام عمله» .

لكن بونداريف غضب وأعلن أنه لن يرجع ابدا منذ هذه اللحظة الى جمعية موسكو للسيارات مهما كان الأمر . ودفعت له الادارة ٢٠ ألف روبل اعانة لمرة واحدة وسافر الى خاركوف . ثم عمل بعد ذلك فى نوفوتشركاسك ، وعمل مصمما وبنى مصنـــع «روستسيلماش» فى روستوف على نهر الدون ثم أقل راجعا الى موسكو وحصل عـــــلى الدكتوراة . وفى عام ١٩٣٥ لم يطق صبرا وعااد الى المصنع . وهناك اراء تقول ان ليخاتشوف أقنعه بالعودة .

وحقيقة ما اتفقوا عليه والحجج التى أوردها المدير غير معروفة . فاغلب الظن أنه أخذ يدلل على أنه من أجل عملك الذى تحبه يمكنــك أن تعانى وتنسى الاساءة الشخصية . وخاصة أن الاثارة كانت عفويــة

ووقع هو فى حمية الأمر . أو لم يعتذروا ! ومتى كان ذلك ! العفو عند المقدرة . وممن تغضب ؟ من شعبك . ان هذا ليس بالأمر الرشيد .

المعطف المخيط لزرار

كانت اخر مرة تذكروا فيها فى مصنع موسكو للسيارات الاخوان ريابوشينسكى ، فى عام ١٩٣١ عندما ظهر فى جريدة المهجر الباريسية « بوسليدنيه نوفستى » الخبر التالى دون سابق انذار :

« سيدى المحرر الكريم !

يروج البلاشفة فى عداد آخر الانجازات الدعاية لمصنع السيارات الجديد الذى افتتحوه فى موسكو (جمعية موسكو للسيارات) . وهم يحيطون هذا الافتتاح بهالة كبيرة من الضجيج .

ولوضع الأمور فى نصابها ، احيط الجريدة علما أن مصنع جمعية موسكو للسيارات انشىء عامى ١٩١٦–١٩١٧ بواسطة مجموعة من ابناء موسكو ، وجهز بآلات امريكية وزود بمواد تكفى لبناء الف سيارة من سيارات النقل والركوب من طراز « فيات » . واستدعى أفضل العاملين الفنين وبدأ العمل فى بناء السيارات .

وفى نهاية عام ١٩١٧ اوقف نشاط المصنع نتيجة لانقلاب اكتوبر . وبعد انقضاء ١٤ عاما ، اعتزم اصحاب السلطة البلاشفة اعادة عمل المصنع الذى أنشاه وجهزه غيرهم . وهم يسمون ذلك من انجازاتهم .

مع فائق احترامى .

سرجى ريابو شينسكى .

وبعد أن قرأ المدير ليخاتشوف هذا النص ، أخذ يقهقه حتى فاض الدمع من عينيه . ثم أرسل رأسه الى الوراء ولوح بيديه قائلا :

ـ اسمعتم ! لقد أعد موادا لانتاج ألف سيارة . ياله من ممثل ! لقد خطنا معطفا لزراره . ها هو ذا المصنع الذى شيدناه ، أما هو « فمجموعة من أبناء موسكو » .

وظل ليخاتشوف فترة طويلة جدا محتفظا بخطاب ريابوشينسكى الذى نشر فى صحيفة « ازفيستيا » السوفياتية ، ثم القى به فى سلة المهملات مع غيره من الأوراق التى لم تعد ضرورية .

طلبا للقمة العيش

ولد ايفان ليخاتشوف ، الذى سيصبح مديرا لمصنع موسكو للسيارات ، فى عام ١٨٩٦ فى قرية أوزيريونتسى بمحافظة تولا . ورأى أول سيارة فى حياته فى العاصمة الروسية مدينة بطرسبورج التى رحل اليها للعمل عندما كان صبيا فى الثانية عشر من عمره .

سارت السيارة فى الشارع المرصوف بالزلط تنفث دخان عادمها الرمادى وتقعقع بجسمها الحديدى . وكان السائق يرتدى كابا جلديا له حافة مستقيمة ويرتدى نظارة تقيه الريح وقفازين اسودين وكان يضغط بحيوية على النفير المطاطى الأحمر . وكانت السيارة تتنحنح بصعوبة شاقة طريقها بين الحناطير والعربات الكارو والمشاة والمهرولين فى الميدان أمام المحطة . كانت تلك هى صورة السيارة التى انطبعت فى ذهن الصبى . ما كاد يستغرق قليلا فى التفكير ويغمض عينيه حتى ظهرت هذه السيارة . لقد جاء صوتها أولا . . ثم ظهرت هى نفسها على الجليد الذى داسته الاقدام فاصبح مصفرا مثل صفحة كتاب قديم .

واستدارت السيارة الى شارع نيفسكى . وقال له عمه : ماذا دهاك ففتحت فمك هكذا ؟ ! اغلق فمك والا أصابك البرد فمدينتنا ساحلية . لقد وفد ليخاتشوف الى بطرسبورج طلبا للقمة العيش الضرورية . فقد مات والده تاركا لوالدته ثمانية أطفال . . بنتان وستة أولاد . وكان ايفان ، اكبرهم ، فى الثانية عشر من عمره انذاك .

كان عمه برادا فى مصنع بوتيلوف . وكان يقول له :

– ان البراد ياابن الأخ هو نجار لكن يعمل فى المعدن . ستكون دائما شبعانا وعلى أنفك التبغ من التدخين .

التحق ايفان فى بادىء الأمر صبيا فى احدى الورش ثم عينوه برادا فى المصنع الذى يعمل به عمه . وعندما بدأت الحرب العالمية ، استدعى ليخاتشوف للخدمة بالجيش .

المطلوب . . . مدير

لقد ترك اللقاء الأول مع السيارة انطباعات عميقة جدا فى نفس ليخاتشوف حتى أنه حاول ابان الخدمة فى الجيش القيصرى استيعاب السيارة وأصبح سائقا . وهكذا ربط حياته الى الأبد بالسيارات .

قدم ايفان ليخاتشوف الى موسكو بعد انتهاء الحرب الأهلية . كان الوقت عصيبا . ووجه مقاتل الجبهة السابق الذى شارك فى الحرب الاهلية للعمل فى الميدان النقابى . وتاتى عليه زيارة المنشآت الصناعية فى أغلب الاوقات . ولكنه أحب اكثر ما أحب زيارة حى سيمون حيث كانت ورش تجميع السيارات فى أرض جمعية موسكو المساهمة للسيارات سابقا . وعلى أية حال كان العمال يسمون هذه الورش بالمصنع ، وكذا كان يسميها ايفان ليخاتشوف ، ممثل لجنة موسكو النقابية . لقد جذب الأمر السائق السابق الى هذا المكان كالمغناطيس ، ومهما كانت تسمية هذه الورش الدحداحة غير مكتملة البناء ، فان عدد السيارات لم يصبح اكثر . فقد كانت تسير فى شوارع موسكو سيارات الاوتوبيس «رينو» و«لانشيا» المشتراة بالذهب من الخارج . وكانت سيارات النقل القليلة تخيف بكلاكسوناتها الأجشة حوذيى النقل العالى الضجيج الذين لا يعترفون باية قواعد للمرور .

كانت السيارات قليلة جدا ، وكان عددها يقل عن ١٠ الاف سيارة فى عموم البلاد بأسرها . وكانت روسيا السوفيتية آنذاك تتخلف من حيث عدد السيارات ليس عن أمريكا وحدها بل وعن بولندا ورومانيا .

وجاءت الثورة فغيرت موقف الناس من السيارات ، اذ تحولت

السيارة من « لهو ارستقراطى » ومن « ملعوب مستورد داهن » ومن الكماليات الى ضرورة ملحة . واصبحت رمزا لاعادة بناء البلاد بعد الحرب الاهلية والتدخل الأجنبى والدمار .

وكان السائق فى تلك الأيام بطل عصره وأوانه وكانت مهنته جذابة . وكانوا يتحدثون عن السائقين آنذاك كما نتحدث عن رواد الفضاء الآن .

كان ايفان ليخاتشوف يحدث رفاقه بانفعال شديد عن وضع الأمور فى مصنع السيارات فى كل مرة يعود فيها من حى سيمون الى لجنة موسكو النقابية . وعندما تقدم «ترست السيارات» الى لجنة موسكو النقابية بطلب لتقديم مرشح لوظيفة مدير مصنع السيارات ، كان الرأى بالاجماع .

رجل ذو ثقة

وفى الرابع عشر من ديسمبر عام ١٩٢٦ جاء فى محضر الاجتماع رقم ١١٦ الموافقة على ترشيح الرفيق ليخاتشوف لشغل منصب مدير مصنع «جمعية موسكو للسيارات» . .

ووافقوا فى «ترست السيارات» على التوصية ، واعتمدوا الترشيح ، واصطحب رئيس الترست ، المدير الجديد الى المصنع فى سيارته .

وكانت أمور المصنع تسير غاية فى السؤ . وكان هذا يقلق مجموعة العاملين كلهم وخاصة الشيوعيين . وطالبوا بالموافقة المبدئية على كافة التدابير المتعلقة بشئون المصنع ، بما فى ذلك تعيين مديره ، فى الخلية الحزبية . وهذا هوالسبب فى ظهور ليخاتشوف ، المرشح لوظيفة المدير ، فى جلسة اجتماع الخلية الحزبية .

كان مبنى ادارة المصنع الذى بدء بناؤه أيام ريابوشينسكى لم يتم بعد . واجتمع الحزبيون فى غرفة ضيقة بكوخ خشبى . وكانوا يجلسون فى معاطف من فراء الخراف وفى معاطف قديمة من الجوخ .

كان الجو باردا . وكانت ريح ديسمبر القارسة تهب على الفناء . وكانت تيارات الهواء تتسرب من اعتاب النوافذ غير محكمة الغلق

ومن تحت عتبة الباب المبطن بالمشمع الأسود ، وكان الجو خانقا من جراء نفث دخان ورق التبغ المفروم .

كان ليخاتشوف يرتدى معطفا قصيرا من فرو الضان ، وغطاء رأس من الفرو يسمى باباخا . فانتفض واقفا وفك أزرار معطفه ووضع الباباخا على منضدة مجاورة عليها تليفون أسود .

وبعد أن استمع بلاشفة المصنع الى سيرة حياته ووجهوا اليــه بعض الأسئلة ، توصلوا الى قرار أن ايفان ليخاتشوف رجلهم ويمكن الثقة به . وتشاوروا ثم قرروا بوضوح وايجاز :

تقرر اعتبار ترشيح الرفيق ليخاتشوف مديوا للمصنع أمرا سليما وفى محله ودعوا الى تقديم التاييد الجماعى للرفيــــق ليخاتشوف فى مباشرة مهام عمله .

البداية

لم يبدأ المدير الجديد بالاجتماعات الفنية والاجتماعات العامة ، ولا بالحديث مع مهندسى المصنع الكبرى الخبرة الذين التحقوا بالعمل فى المصنع منذ أيام ريابوشينكسى ، بل أخذ يمر بنفسه على الورش والعنابر .

وقص علىّ ميخائيل فيلتسر العامل القديم المحنك كيف تعرف المدير الجديد بالعمال . وكتبت ما رواه حرفيا تقريبا ...

«جاء الينا ، الصناع . . . متوسط القامة ، عيناه مبتهجتان . واخذ يسال :

— ما اسمك ؟

فاجبت .

— ميخائيل

فقال : مرحبا يا ميشا .

وكنت شابا غير خجول فسالته :

— وما اسمك ؟

فاجاب

— اسمى ايفان

فقلت له . . . اهلا وسهلا ياايفان . وفركت يدى وتصافحنا .
واستمر يسألنى :
ــ ماذا تعمل ؟
فاجبت . فملكه الاهتمام وشاهد كل شيء باهتمام بالغ ورأى عندى على المنضدة دليل «ماشينيرى» فسألنى دليل من هذا . فاجبت أنا وكوليا فى صوت واحد :
ــ دليلنا . اشتريناه .
ــ يا شباب ! انكما تعملان بطريقة سليمة .
لقد أطرى علينا وتذكر أننا نهتم بعملنا . فقد كانت ذاكرته ممتازة ، بل كانت دقيقة الى حد مدهش . أخذ يتصفح الدليل ثم وعد بان يضيف الينا تلميذا حتى يتعرف أناس اكثر بالخبرة العصرية . وخيل الىّ أن ذلك مجرد كلام . . ونظرت بعد الغداء فاذا بشنيروف يقف أمام تزجتى . انه عامل بالوراثة من بطرسبورج . كان مسنا يكبرنى بنحو ثلاثة أمثال عمرى . كان رساما هندسيا عالى المهارة ، الا أنه كان يعمل كل شيء يدويا . كان ماهرا لكنه كان حرفيا صرفا . ويقول رئيس الورشة الذى كان يعرف ما وعد به ليخاتشوف :
ــ يجب تعليم شنيروف العمل على ماكينة التجليخ المسطحة .

صاحب المصنع

كان المدير شابا بمعنى الكلمة من حيث السن والطبع . حاول أن يكون بين الناس وقورا . . يتكلم بتأن ورزانة ويزن كل كلمة . بدأ التدخين فترة ما اظهارا للوقار ، لكنه لم يعتد ذلك بصورة جدية . الا أنه احب تقديم السجائر الفاخرة للمدخنين وكان دائما يسأل مستقصيا :
ــ ما رأيكم فى الدخان ؟ أممتاز ؟ خذ العلبة كلها وساحصل على المزيد .
وكان شيء ما يجذبه نحو شباب المصنع .
وبدأ ليخاتشوف بنظام التوفير . وكانت حركة التوفير قد انتشرت فى البلاد آنذاك . ولجأ فى ذلك بالطبع الى شباب المصنع .

فكان يلقى محاضرات عن حسن التدبير والاقتصاد . وكان يصور كل اخلال يحدث بالمصنع بالوجوه . قال ليخاتشوف :

– ما هذا الذى يحدث يااصدقائى . أحضر الى الورشة فى وقت الغداء فاذا المحرك الكهربائى يدير جهاز نقل حركة ٣٠ ماكينة تشغيل هباء منثورا . فما هذا ؟ اكان ذلك حتى تلوكوا الطعام جيدا أم ماذا ؟ ان هذا الامر يكلفنا كثيرا !

وذات مرة لاحظ المدير بالقرب من ورشة النجارة أن الألواح الخشبية ملقاة فى العراء تحت المطر . وكانت هذه الالواح قد نقلت الى هنا فى الاسبوع السابق . فهل هذا من النظام فى شىء ؟

وسرعان ماسرت فى المصنع اشاعة مؤداها أن ليخاتشوف يعرف كل شىء ، حتى أنه يعرف أين يوجد كل مسمار . ومنذ ذلك الحين بدأ العمال المحنكون القدامى يسمونه بصاحب المصنع .

المشاكل

لم يبق عن الاخوان رياشينكى سوى بعض ورش لم يكتمل بناؤها . ولم تمكن الحرب الأهلية والانحطاط من اقامة المصنع الذى فى الواقع كان يجدر أن تطلق عليه تسمية ورشة اصلاح السيارات .

لم تكن هناك خطوط انتاج . وكانت السيارات تجمع على جوامل خشبية . كانوا يضعون هيكلا ثم يكسونه بالأجزاء ويركبون المحرك والوحدات . وكانوا يصنعون عامود الكرنك من شريط مطروق . ثم كانوا يكشطون الاسطح المستوية ورسموا عليها قياسات خارجيـة لعامود الكرنك ثم ثقبوا الخطوط وتم التخلص من الزوائد بالمرزبة .

كانت سيارة النقل « AMO — Φ — 15 » يعتمد عليها وتتحمل الكثير . وخرجت هذه السيارة اكثر من مرة فائزة فى سباقات المقارنة مع سيارات النقل الأجنبية الصنع فى ظروف الروسية الوعرة ، الأمر الذى استثار سيلا من المشاعر الوطنية والامال المشرقة بالمستقبل . ومع ذلك كانت هذه السيارة أعلى ثمنا من السيارات الأجنبية من نفس الدرجـة لذا لم يقدم أحـد على شراء « AMO — Φ — 15 » لان الاستيراد من الخارج كان أرخص . وتاتى على لجنة الدولة للتخطيط

تحديد سعر مخفض لبيع هذه السيارة حمولة الطن ونصف الطن مع تقديم اعانة مالية حكومية للمصنع .

وفى تلك السنوات ، وضحت للعيان ضرورة تغيير موديل السيارة . فقد كان بناء « AMO — Φ — 15 » يتطلب كثيرا من المعادن اللاحديدية . كان بالمصنع عمال افذاذ فائقى المهارة ، مشهورين فى صناعة المعدات المعدنية . وكان بوسع كل منهم أن يظهر اعلى درجة من المهارة فيما يقوم به من عمل . الا أن الانتاج بالجملة ، أيا كان ، لا يتطلب المهارة الفردية وحدها ، حيث تظهر مشكلة الثقافة العامة التى توفر النوعية الرفيعة . ولم تكن هذه المشكلة معروفة للصناعة الروسية آنذاك .

اسلوب العمل

تعاقب عدة مديرين لجمعية موسكو للسيارات قبل ليخاتشوف دون أن يسعفهم الوقت من ترك شئ ولو يسير للذكرى . كان بعض المديرين السابقين أعضاء فى الحزب ما قبل الثورة ، وقادة شجعان ومفوضين حزبيين سابقين فى الجيش الاحمر ، خاضوا اتون الحرب الأهلية . وبعد انتقالهم الى العمل الاقتصادى ، لم ينقلوا الخبرة العسكرية بشكل ناجح دوما فى المؤسسة الصناعية . وكان هناك مديرون من نمط مناقض لذلك تماما . فقد اطلقوا مايسمى بالديموقراطية المزعومة حتى عاش البعض عالة عليهم . . واذا قال أحدهم كلمة أجابه بعشرة أمثالها .

كانوا يغضبون على المديرين يشتكونهم ويتهمونهم بجفاء الادارة وبمختلف العبر التى كانوا منها براء : أما الأمر ببساطة فهو أن المدير كان شخصا لم يحسن التصرف .

وكان ليخاتشوف يصل الى المصنع قبل موعد بدء الوردية الاولى بساعة أو نصف الساعة . وكان يمر بسيارته عادة قرب محطة الترام فاذا رأى أحدا من العاملين بالمصنع ، يامر سائقه كارانديف فورا بالتوقف ، ويفتح باب السيارة ويقول بصوت يسبقه السعال :

ـ كوزنيتسوف ، ايفوروف . . ! اركبوا ساوصلكم يا اخوانى .

وكان أثناء الطريق يستقصيهم أخبار المصنع وشئونهم العائلية .
يحدثنا سرجى كاراندييف ، ابن سائق السيارة لليخاتشوف ، وهو نائب مدير المصنع فى الحاضر :

— ولاشك أن ليخاتشوف شخصية رائعة . . قوى الارادة ، حازم الكلام .

ومعتز بكرامته . ان هذا لأمر واضح وليس بحاجة الى مزيد من الكلام

لم يكن طويل القامة بل دحداح متين البنية . كان يعشق الأغانى وراقصا من أعلى درجة . وكان يرقص فى الأعياد التى يقيمها المصنع فى قصر الثقافة حتى تغرق فى النظر اليه مليا .

ويحدث غالبا عندما يكتبون ويتحدثون عنه أن يحتل مظهره الخارجى مكان الصدارة .

وليس صحيح اطلاقا أن ليخاتشوف كان يعامل الجميع بلا كلفة . فقد كان يعرف أين وكيف يتصرف ويتعامل . وكان يتحدث مع العامل كعامل دون تصنع . وكان مهندسا مع المهندس . ومعروف أنه كان يبهر أضخم المتخصصين بتبحره الفنى . يقولون لو أن ليخاتشوف حصل على دبلوم الهندسة فى صغره لأصبح أكاديميا . واعتقد أنه لم يكن سيصبح أكاديميا . فلم يكن يتمتع بالمثابرة الأكاديمية فقد كان دائما ناشطا كثير الحركة بشكل غير عادى . فقد كان يميل الى الناس اكثر من ميله الى الكتب .

وكان يحب أيضا أن يتحدث وأن يقص حكاية ما .
لقد عملت مع ليخاتشوف طويلا ، واستطيع القول أنه كان انسانا خيرا يحب مساعدة الاخرين ودفعهم الى الأمام ولكنه كان أيضا يعرف كيف يطالب بالعمل . وهناك شىء آخر ربما كمن فيه سر نجاحه كله ، فقد كان يفهم الموقف ويحس به وكان يعرف أهم ما فى الأمن فى تلك اللحظة .

ومنذ بادىء ذى بدء ظل محتفظا بطبعه كما هو . . مرحا ، سمح النفس ، يثور فى بعض الأحيان ولكنه لا يحقد ولا ينتقم اطلاقا .
وكانوا يرونه كل يوم أحد فى فصل الشتاء يتزحلق على المزالج فى حديقة ساكولنيكى . وكانوا فى المصنع يعرفون أن المدير يحب لعب البلياردو ، ولكن ليس هناك من داع للعب معه لأنه يغضب عندما

يخسر . أما «الهوردكى»* فهو يلعب بطريقة رائعة ويتنازل مع الاغرار .

كان ليخاتشوف حيويا قليل الصبر . فقد كان شابا ، يعود الى منزله ليلا ويستلقى فى فراشه . ويستيقظ فى صباح اليوم التالى فزعا كما لو ايقظته اشارة الانذار . واسرع من الى سماعة التليفون وطلب المصنع يستفسر عن الأحوال . فمن ذو الذى كان يحلم بالهدوء والراحة فى تلك السنوات ؟

سباق مع الزمن

لم يكن بوسع مصنع موسكو للسيارات انتاج اكثر من ٣٠ سيارة فى الشهر . أى ٣٦٠ سيارة فى العام ، ولا اكثر .

وخطط «تروست السيارات» لزيادة الانتاج حتى ٥٠٠ فى عام ١٩٢٧ . وخططوا أن ينتجوا فى عام ١٩٣٠ ١١٠٠ سيارة وهذا رقم هائل بالنسبة لذلك الاوان . وكان هذا الرقم بحد ذاته يوحى بالثقة فى جبروت التكتيك المطلق .

وبدؤا التفكير فى اعادة تنظيم مصنع جمعية موسكو للسيارات . وظهرت من فورها اعداد ضخمة هائلة من الصعوبات . فلم يكن عدد العمال المهرة كافيا . ولم يكن هناك قدر كاف من المصممين ذوى الخبرة أيضا . بدا تسيبولين المدير الفنى (كبير المهندسين وفق الاصطلاح الحديث) فى اعداد مشروع اعادة تصميم المصنع لكى ينتج ٤ آلاف سيارة فى العام واعطى ايفان ليخاتشوف لتسيبولين «موافقته» من كل قلبه الواسع . هناك ايضا نواحى نفسية حتى فى المسائل الفنية البحتة . فقد كان المهندس تسيتولين لغزا بالنسبة لايفان ليخاتشوف . فقد كان صامتا مركز الفكر دائما ، وهو لا يزال يمثل العصر القديم وتجسيدا حيا للفطنة الهندسية كلها .

---

* لاعب «الهوردكى» يرمى عصا خشبية ليصيب عن البعد القطع الخشبية القصيرة الخمس التى تضع فى ساحة مربعة صغيرة بتشكيلات متنوعة وليطردها من هذه الساحة باقل عدد من الرميات .

كان ليخاتشوف يحلم باعادة تنظيم المصنع وعارضه زملاءوه الحزبيون فى ذلك . فغضب و حاول ان يعتمد ملى خبرة الحرب الاهلية .
ولكن عندما بدأ المهندس تسيبولين يتحدث عن توسيع المصنع كان ذلك تاكيدا موثوقا به لصحة نهج المدير . اذن لقد حان الوقت فعلا لانشاء مصنع جديد .

يتعلم المرء من الأخطاء

أعلن ليخاتشوف بحزم فى «ترست السيارات» قائلا : نحن بحاجة الى نقود . . سبعة ملايين بالتمام والكمال .

كان واثقا من أعماقه أنه سيمكن البدء فى العمليات الكبيرة بعد الحصول على هذا المبلغ . وسيكون هذا المصنع ممتازا حتى أن فورد نفسه سينفجر كمدا . الا أنه لم تكن مثل هذه المبالغ فى «ترست السيارات» . وبذل ليخاتشوف كثيرا من جهد ، ولكنه لم يستطع ان ينتزع هذه النقود الا بعد أن انتقل «ترست السيارات» بقرار حكومى الى تبعية مجلس مدينة موسكو .

. . . وبدأت أعمال التشييد وتم تحقيق ما عرف بتعديل تسيبولين . لكن سرعان ما تاتى العدول عن هذا المشروع الساذج . فقد أصبح العجز الهندسى لاجراء التعديل دفعة واحدة واضحا للعيان .

وعندما داعبوا ليخاتشوف فى وقت لاحق متذكرين هذا المشروع الاول ، غضب وقال لأحد الرفاق الساخرين :

— كل شىء جيد بالنسبة لك أيها الموهوب . لكن والدتى لم تلدنى على مثل هذا الذكاء . . وتاتى علىّ أن أتعلم . . . من الاخطاء . . .

اما الآن فمن البديهى أنه كان من الأصوب فى تلك المرحلة شراء المعدات من الخارج بعد التعرف بانتاج السيارات فى المانيا وفرنسا وامريكا . واجتذب شركات ذات هيبة لاعادة بناء المصنع واستجلاب متخصصين ذوى خبرة من الخارج . فلم تكن لدينا خبرتنا الذاتية . أفهل

تطلب الأمر بناء مصنع ذى طابع حرفى يدوى لمجرد أنــه من بنات أفكار بنى الوطن ؟ .

كانوا فى المصنع يؤمنون أنه سيحل اليوم الذى سيتعلمون فيه فى موسكو صناعة السيارات . ولكن الأمر يتطلب أن نتعلم لكى لا نكرر ما اكتسب منذ زمن بعيد .

تنهد ليخاتشوف الصعداء وقال :

— لن تتملك فورد وأنت خاوى الوفاض . . ثم أضاف موضحا :

— فلنتعلم من الرأسماليين أولا ثم نرى فيما بعد من سيقهر من .

. . وبدأت المفاوضات مع الشركات الأجنبية . وسافرت مجموعة من المتخصصين برئاسة سوروكين ، الرئيس الجديد « لتروست السيارات » الى الخارج .

المدير يتعلم

كان ينبغى التعلم . وكان ليخاتشوف يدرك ذلك . أما ما وهبته له الحياة من طاقة وصرامة ونظرة دقيقة وقدرة على التعامل مع الأناس المختلفين فقد كان ذلك كله قليلا .

انه كان يعرف بنية السيارة . وكان يحب العمل فى محركات السيارات . وكانت يداه ذهبيتين : فقد اعد الاسطوات القدامى فى مصنع بوتيلوف برادين حسنين . لكن البراد ليس مهندسا . فالبراد يتعامل مع الاجزاء والمعدن دون التعمق فى الجوهر الهندسى للظواهر . اما الان فكان يلزمه التعمق حتى الجذور وأن يصبح مهندسا ، مصمما ، وتكنولوجيا .

كان ليخاتشوف حيويا بطبعه . انه لم يعتد ولم يستطع الجلوس طويلا يطالع الكتب . لقد حاول ان يجلس ولكن لم يرقه تحليل الرسوم التخطيطية والرسومات التصميمة بمفرده الى ان كان يزعجه ذلك بسرعة ، ووجد طريقته الخاصة .

لنفترض أن صادف ليخاتشوف أمر مبهم ما . كان مهندسو المصنع يتجادلون فى حضوره . وكان يتخذ القرار . وكان يحق للمدير عدم الغور فى الأمور التكتيكية الدقيقة ، واضعا ثقته بالمهندسين الموثوق بهم . كان يثق بهم . ومع ذلك لم يستح ابدا من السؤال اذا ما غمض عليه شيء . ولم يكن يستفسر فقط بل يطلب من أحد المهندسين ذوى الخبرة أن يلقى عليه محاضرة فى الموضوع . وكان يفتح كراسته ويدون باجتهاد لكى يستذكر بامعان فى المنزل ، ويتشاور

فى الامر مع متخصصين آخرين حتى أولئك الذين لهم وجهة نظـر مضادة تماما فى نفس المشكلة .

وكان ينتهز كل دقيقة يفرغ فيها من العمل لكى يحضر محاضرات المدرسة الفنية العليا بموسكو ويجلس فى تواضـع ، الى جانب أى طالب شاب لم ينبت شاربه بعد ، لكى يستمع الى استاذ مبجل .

وطلب ايفاده الى المانيا لكى يرى كيف ينتجون السيارات هناك . ووصل الى المانيا كبراد وليس كمدير مصنع فقد كان يريد أن يقف الى جوار العدد والماكينات ويرى كيف يشغل العمال الألمان وكيف يجمعون محركات السيارات وما يمكن اقتباسه من خبرتهم .

كريزلر يتراجع

استقبل المستر كريزلر الممثلين السوفييت فى غرفة مكتبه .

وقال المترجم :

ــ يريد الروس التعاون معنا فهم يعتزمون اعادة بناء مصنـع موسكو بحيث ينتج ٢٥ ألف سيارة فى العام . . .

فمط كريزلر شفتيه وقال ممتعضا :

ــ ٢٥ ألف سيارة ؟ فهل يكون ذلك مصنعا ؟ أرجو أن تترحم لهم أن كريزلر لا يشغل نفسه بتوافه الأمور . انتاجنـــا ٧٠٠ الف سيارة سنويا .

ح و انتهت المقابلة عند هذا الحد .

وكتب السيد شنيردنير ، وهو صحفى ومعلق اقتصادى ومختص بشئون روسيا وهو يقول :

«السوفيت يعتزمون بناء بنما جديدة (يقصد مشروع قناة بنما) ولكن على شكل مصنع سيارات ضخم هذه المرة . وهم لا يريدون أن يقتنعوا بالأمر الواقع ويفكرون بطريقة غير منطقية ولا واقعية . . . فمن الذى سيقدم لهم القروض ومن سيبيع لهم العدد والآلات ؟ مـــن المشكوك فيه انهم سيجدون من يرغب التعامل معهم . واذا ما حصلوا على ما يريدونه من معدات فمن الذى سيقوم بتجميعها وتشغيلها فى موقع العمل ؟ أفيمكن للفلاح الروسى أن يسيّر شيئا غير حصانــه ؟

ومهما قال المشفقون ، فان السوفيت لم ينضجوا بعد لمرحلة السيارة » .

كان وضع الممثلين السوفيت فى الخارج صعبا . وعاملهم بعض رجال الأعمال بعداء ولم يريدوا التعاون معهم مبدئيا . واجزيت المفاوضات مع فورد و«جنرال موتورز» ، ولم يثمر كل ذلك الى أن تفشت الأزمة الاقتصادية فى العالم الرأسمالى واجبرت الأمريكان على ان يكونوا مطيعين .

وما هى شهور عدة حتى انهالت الاقتراحات الواحد تلو الآخر . وأعربت اضخم الشركات الأمريكية ، بما فيها هنرى فورد ، عن استعدادها للتعاون مع السوفيت .

وحاول كريزلر أيضا أن يبين أنه الآن بعد التفكير السديد ليس ضد هذا التعاون . ولكن كان قد سبق السيف العزل . فقد وقع رجال صناعة السيارات بموسكو اتفاقا مع شركة «اوتوكار» .

تصادم الطباع

كانوا يقولون عن مارك سوروكين ، مدير «ترست السيارات» ، وهو الرئيس المباشر لايفان ليخاتشوف ، أنه «أمريكى» . وكان فى حينه قد درس فى امريكا ويتكلم الانجليزية بطلاقة وكان يطيب له الحديث عن التكنيك الامريكى وعن ناطحات السحاب وعن حركة السيارات الهائلة .

وفور عودته الى موسكو فى الثانى من ابريل عام ١٩١٩ ، القى مارك سوروكين تقريرا فى اجتماع اللجنة الحزبية بالمصنع . وبدأ سرد انطباعاته العامة :

ـ هناك فى امريكا . . . يصنعون السيارات كما نخبز المعجنات .

قال ليخاتشوف معلقا :

ـ يتحدث بطريقة رائعة .

ثم حك شاربه بابهامه بحنق .

فلم تكن لدى ليخاتشوف احكام مسبقة ازاء الاشخاص . كان قد يقيم مع البعض علاقات أفضل من علاقاته مع البعض الآخر ، ولكن اذا

لمع أحد فى العمل ، فكانت هناك ثقة تامـــــة بأن ايفان ليخاتشوف سيؤيده دائما .

وكان ليخاتشوف نفسه يرى أن المدير لا يحق له بحال أن يحيط نفسه بالمحاسيب . ولقد خرج بهذه الحقيقة من الجيش عندما كان قائدا لكتيبة الحرس الأحمر . فلقد أدرك فى تلك السنوات أنه يجب على القائد أن يكون عادلا بقدر واحد ازاء الجميع . واذا توفرت مثل هذه الثقة فى كل الوحدات لأمكن القتال والثقة فى النصر .

من غير المعرف بم بدأ وكيف بدأ ذلك الجفاء . اما مارك سوروكين بالذات فلم يحبه ليخاتشوف من اول وهلة . فقد كان يعتبر كـــل انفعالاتـه لعثمـة أطفال . وكان ليخاتشوف يرى أن سوزوكين شخص كثير الحركة عجول الى أقصى حد .

لم يكن سوروكين يعرف كيف يبنى المصنع . فلم تكن لديه خطـة دقيقة . خلق نشاطا عارما فى الظاهر حتـــى لا يعترى الناس الارتباك . وكان يتعجل ويسرع ويتاخر ويدعو للاجتماع ويحدد موعد الاجتماع ، وكان حتما يلقى كلمات «حماسية» . فقد كان شديد الولع بالخطابة .

واعطى سوروكين فى بداية كلمته فى جلسة اللجنة الحزبية صورة عامة ليبهر الحضور بالآفاق المنظورة الهائلة . فكان يحب التفكيـــر بسعة وكان يترفع على المتخصصين بالمصنع معتبرهم جمعيا ، مـــع استنناء القليل منهم ، غير كافى الاعداد مهنيا . قال سوروكين :

ــ لدينا صعاب كبيرة . .

ثم مسح الحاضرين بنظرة سريعة ثم واصل حديثه :

ــ لن نوقف المصنع وبعد مرور سنــــة سننتج ١٥٠٠ سيارة من الماركة القديمة وسنقوم فى نفس الوقت باجراء التعديـل . ومدد اعادة التنظيم قصيرة للغاية . فهى مدد مسعورة ! وتتطلب جهدا فائقا من جانبنا أيها الرفاق . . .

ليخاتشوف يطالب بتوخى الدقة

لم يطق ليخاتشوف صبرا فقال :

ــ قل لنا يا سوروكين قل لنا بالضبط ما هى المدد ؟ فعبارات : القصيرة . . والمسعورة ليست محددة وليست واضحة .

فكان تشييد العنابر الجديدة فى المصنع قد بدأ . ووصلت الى المصنع مواد البناء والانشاءات المعدنية . ولكن كيف يجب أن يكون المصنع واية معدات توضع فى الورش فهذا هو ما لم يكن يعرفه أحد من العاملين فيه .

وهنا قال سرجى ايجناتوف سكرتير اللجنة الحزبية والعامل القديم بمصنع موسكو للسيارات ، وهو انسان رأى كثيرا ذو خبرة كبيرة ، شارك فى الحربين العالمية والأهلية ، قال فى صوت واحد مع ليخاتشوف معلنا تحفظه :

— طبعا ، فلست انا من المهندسين . . ولكن اذا تعلقنا الأمر . . . وهو اتجه مبهنا الى سوروكين نجد أنه يجب اجتذاب مهندسى المصنع لاعادة البناء . فسوف يطّردون العمل فى هذا المصنع ، ثم سيحين وقت تجرى فيه اعادة بناء ثانية ، فثالثة . أنلجا الى الامريكان من جديد ؟ كلا ، بل يجب اكتساب الخبرة الذاتية . كما يجب اعتبار ظروفنا .

كان ايجناتوف وليخاتشوف يعرفان أن شركة «اوتوكار» فى الواقع لا تمارس سوى تجميع السيارات من القطع الواردة من مختلف الشركات . فلم يكونوا يستطيعون فى السنة الثانية عشر من قيام السلطة السوفيتية فى روسيا الزراعية الاعتماد على مثل هذا التعاون . لذا كان من الضرورى صنع الوحدات الرئيسية والأجهزة جمعيا فى البلاد . وقال ليخاتشوف غاضبا :

والا فسيكون علينا ان نتسوّل .

وافق سوروكين ، ومع ذلك كان يبرهن بنفس الحماس أنه لا ينبغى ، على سبيل المثال ، وضع مشاريع لانشاء قسم العدد والادوات الكبير الخاص للمصنع . فهذا موضة قديمة . والأمر لدى فورد ليس كذلك . فالامريكان يقترحون شراء العدد من أمريكا ، وانما هذا قد يستمر الى أن تكون فى روسيا مصانعها القوية لانتاج العدد .

وكان ليخاتشوف يوافق على ذلك وهو يقول :

— سنبنيها مع الوقت ولكن ليس لدينا مثل هذه المصانع الآن . . اليوم . فلم تحلق فى السحاب اذن ؟ . . افهم يا مارك انه يجب أن نفكر على صعيد الدولة . اننا لا نستطيع أن نعتمد على تلك الانواع من الصلب التى يحصل عليها بناة السيارات الأمريكان . هذه ناحية . ولا يجب أن يعتمد المصنع على توجيه الطلبيات الكبيرة الى الخارج .

هذا من ناحية أخرى . — وثنى أصبعا آخر . — ثم نرى من حيث المعلومات الاولية أنه ليست هناك اعتمادات لبناء مجمع خاص للتدريب . ان مصانع السيارات الأمريكية تحصل على كوادر جاهزين للعمل أما نحن فلا يجب ان نامل أننا سنجد اثناء توسيع الانتاج اعدادا كافية من العمال ذوى الخبرة .

الأمريكان وصلوا

فى شهر مايو ١٩٢٩ وصل الى موسكو المستر براندت ، وهو رجل ملىء حيوية ، ذو مفرق مستقيم فى شعر رأسه وذقن عريض . وكان يسير الى جانب براندت ، مستر جيمومفرى ، كبير المهندسين ، وهو رجل طويل نحيل . وكان المهندس يحمل بيسراه حقيبة أوراق ثقيلة مصنوعة من جلد التمساح ويمسك بمظلة سوداء فى يمناه .

ومر الأمريكيان على المصنع كله وتعرفا على كل شىء بلطف ودون عجرفة أو كبرياء . وبعد أن تبادلا اراءهما فى نهاية اليوم الأول بالاجماع أن المصنع يمكنه بقليل من الاستثمارات انتاج ٢٥ الف سيارة طراز «اوتوكار» سنويا .

كان الامريكيان يتكلمان بمنتهى الثقة . وأشرق وجه سوروكين بهجة . فقد بدا على كامل الحق وأخذ يكرر بصوت سعيد :

— ستكون الاستثمارات غير كبيرة ، على النمط الامريكى . فما أسهل ذلك بالنسبة لهم . الخبرة . . !

كان سوروكين يود صادقا أن يعمل الأفضل . ويجب الا ننسى ان اختيار موديل «اوتوكار» بمشاركته كان بداية عصر صناعة السيارات السوفيتية . فبعد جملة من التعديلات والتحسينات تحولت هذه السيارة الى سيارة من طراز « AMO-3 »، وفى وقت لاحق اعدت على اساسها سيارة «زيس —٥» ، سيارة النقل التى تحملت أعباء وأهوال الحرب الوطنية أعوام ١٩٤١—١٩٤٥ . ومن الجائز أن سوروكين كان محقا من وجهة النظر التخصصية الضيقة فى بعض مسائل اعادة تنظيم المصنع . ولكن كانت السيارة لازمة اليوم وليس بعد عدة سنوات .

آملا فى المستقبل

الهندسة نشاط ذو مجال محدد . والمهندس مقيد بظروف عصره وخاصة اذا قام بتنظيم الانتاج . ويجب أن يكون المدير علاوة على ذلك سياسيا يفهم ويحس ملابسات اليوم والغد . ويجب ان يكون أيضا شخصية تستطيع أن تلهب العمال بحماس . فكان ايفان ليخاتشوف السائق السابق قادرا على كل ذلك ، وهو رجل حازم ، حيوى ، وجرىء وموفق .

وكان هذا المدير يرى انه يجب بناء المصنع بذكاء . وهنا كما فى أى عمل آخر ، يجب أن تكون هناك فكرة أساسية . ويجب تطبيقها من البداية حتى النهاية والا فلن تكون هناك فائدة .

كان سوروكين يريد بناء المصنع كما يبنون «فى الولايات المتحدة» . وكان ليخاتشوف يعى أن المصانع فى الولايات المتحدة متباينة فمنها الجيد ومنها الردىء ومنها الحديث وغير الحديث .

فكان سوروكين يقول من فوق المنصة بصوت يشبه الرعد :

– سنبنى مصنعا عملاقا للسيارات يفوق المصانع الأمريكية .

أما ليخاتشوف فكان يعالج الأمر على النحو التالى : ماذا يعنى سنشيد مصنعا للسيارات اكثر من عصرى ؟ وهل سيعود بفائدة على الشعب والدولة ؟

يمكن شراء أفضل العدد و الآلات فى الوقت الراهن وان نضع فى خط الانتاج آخر موديل . لكن السيارة لا تتكون من تلقاء نفسها ولا تنمو فى الحقل . فالسيارة يلزمها صلب وطلأ ومطاط وبنزين عالى الجودة . وما العمل اذا لم تتوفر بعد ماركات الصلب المطلوبة أو كانت مواد الطلأ غير ثابتة أو كان البنزين من نوع آخر غير المطلوب ؟ . ستكون السيارة رديئة ، بل مدعية بالجودة .

واخذ ليخاتشوف يدلل على ضرورة وضع فى الحسبان الظروف السوفيتية . اى بناء مصنع قابل للاتساع آملا فى المستقبل . وانتاج سيارة جيدة متواضعة . والأهم من ذلك ان يكون سائر جسم المصنع مرنا : فاذا ما ظهر نوع جديد من الصلب ، يجب استخدامه على الفور . لقد انتج مصنع «كراسنى بروليتارى» عددا وآلات على المستوى العالمى فسوف نركبها فورا فى مصنعنا . وعلى هذا النحو ، تدريجيا

ولكن بثقة ، تتحسن السيارة ويصبح المصنع اكثر عصرية . وهذا هو منطلق الدولة باسرها .

كان ليخاتشوف يحصل العلم على نفسه بالمعنى الرائع للكلمة والذى يكاد يكون معدوما الآن . فقد كان يدرس حكم الهندسة عمليا . كان مشروع تسيبولين هو المرحلة الاولى ، ثم كانت المانيا ومصانع شتوتجارت القديمة وجيلزنفيلتس ، حيث عمل فى الورش الميكانيكية والحدادة . وفى عام ١٩٢٩ كان قد فهم فعلا أنه اذا كان تسيبولين فى واقع الأمر «ريفيا» بالنسبة لصناعة السيارات ، فان النظرى مارك سوروكين يتطوح من جانب الى آخر دون أن يملك السيطرة على نفسه . لقد دعا سوروكين تارة لتشييد سوبر دترويت ، فتارة أخرى وبعد أن أدرك ضرورة توفير العملات الصعبة اخذ يتحدث عن الاقتصاد والحرص ، وطلب معدات أرخص ، «حتى هذه تناسبنا» . حل أمثل ، يبدو أنه كان فى الوسط بالضبط .

المشروع ذو الخلال

وأخيرا . وفى شهر نوفمبر ١٩٢٩ ، ومع تباشير سقوط الجليد ، وبعد أن انقضت كل المدد المتاحة ، أخضر المستر جيمومفرى المشروع ، وظهر فى الحال أن جميع مخاوف ليخاتشوف قد تأكدت .

فقد خيب المشروع الأمريكى آمال سوروكين نفسه . فقد بدا المشروع مهلهلا وغير جدير بالثقة . وقال ليخاتشوف :

— انه ليس مشروعا وانما نظرة الى شيء غامض .

فقد كان كل شيء مطروحا فى خطوطه العامة غير مرتبط الأجزاء وغير متناول بالتفصيل .

ووافق الأمريكيان بهوادة أن هناك بالطبع بعض النقاط التى يجب استكمالها ، ولكنها رفضا بتاتا تعديل المشروع معلنين أنهم سيراعون كافة التعديلات أثناء التنفيذ .

ووافق سوروكين هذه المرة أيضا ، لكن ثقته فى قدرة الفكرة الهندسية الأمريكية المطلقة قد اهتزت . ومع ذلك لم يجرؤ على فض اتفاقه مع المستر براندت .

أبدى مهندسو المصنع للامريكيين اعتراضات واضحة وجوهرية . كان هناك تضارب فى الافكار بالنسبة لبناء عنبر الحدادة . . فلم يرضوا بعنابر سباكة حديد الزهر الخام والمطروق التى اقترحها براندت .

ويقول المهندس سرجى غوربونوف متذكرا :

— كان براندت يعتقد أن عمال السباكة الروس لم يرتقوا بعد الى اعمال السباكة الآلية المعقدة . وأنه فى امريكا نفسها لا يوجد بين عنابر السباكة البالغ عددها مئتين سوى عنبرين فقط تابعين الشركتى شفروليه وناسيونال فيها خطوط السباكة الآلية المذدوجة والمثلثة .

ذكريات عامل التركيب كوتوزوف

لم تكن كوادر عمال التركيب تعد اعدادا خاصا لدينا فى الاتحاد السوفيتي . وكانوا ينتقون آنذاك من القوى العاملة المهرة من بورصة العمل .

واذكر أن جريدة «ازفيستيا» قد نشرت فى نوفمبر عام ١٩٢٩ اعلانا عن قبول عمال تركيب لاعادة بناء مصنع موسكو للسيارات . وكانت شروط العمل تحدد بالاتفاق ، وجاء العاطلون من بورصة العمل الى المصنع للالتحاق به كعمال ماجورين .

وأذكر أنى ذهبت الى المصنع فى منتصف الشهر . وفى عربة الترام التقيت باحد رفاقي وهو شاب من لينينجراد وعضو بالكمسمول يدعى سمازين . وبعد أن تجاذبنا أطراف الحديث واستعلم كل منا عن وجهة الاخر ، اتضح أننا كلانا ذاهبان الى المصنع طلبا للعمل ولكننّا لا نعرف أين يقع .

وكنت أرتدى معطف الجندى بعد أن سرحت من الجيش منذ وقت ليس ببعيد ، وبدأت البحث عن عمل فى الحياة المدنية . ووصلنا الى المصنع . وعند نقطة المراقبة بالمدخل اعطوا لنا تصريحى الدخول للاتفاق . ووصلنا الى مبنى غير مكتمل البناء وكان هناك فى مبنى خال غير مهيىء بعد ثلاثة ماكينات تقع على مساحة كبيرة من الأرض هى ماكينة للخراطة وأخرى للتثقيب وثالثة للتجليخ . وكانت الكوادر تختار لتشغيل هذه الماكينات الثلاث .

فكان الامر يتطلب تدريب العمال القادمين من بورصة العمل وتعريفهم بالمعدات التي كان من المقرر وصولها من الخارج .

واذكر انني وصلت مع سمازين عبر هذه الورشة الخاوية الى الميكانيكي ليبكين الذى كان يجلس فى مكتب صغير يقع فى مبنى من الطوب الأحمر . وكان المكتب محاطا بجدران من الخشب المعاكس وجرى فيه قبول الافراد .

وبعد تعرف سريع على كل منا ، تحدثنا عن مهاراتنا كرؤساء عمال برادة . وكان الحديث معنا قصيرا . فقد كنا تماما بالغرض واختارونا .

وكانت شهور اكتوبر ونوفمبر وديسمبر فترة تمهيدية . وجرى تحضير الادوات . وعملت أنا شخصيا فى صنع الادوات والعدد كبراد وحداد وصنعت بنفسي واعددت العدد اللازمة عند التركيب .

وفى ديسمبر بدأت تاتى بعض الأجزاء الى غلايات البخار طراز «خين» . وتعرف بهذا العمل الاسطى كوليكوف وعمل معه خودياكوف من البرادين . وكانا يستلمان المعدات من مكتب الواردات ويعدانها للتركيب . وقاما بفك ماكينات البخار وتنظيفها . وحيث أن بقية العمال كانوا محملين بالعمل بمقدار ٥٠٪ فقط ، فلم يكونوا يعملون شيئا وكانوا يتجولون فى المصنع من صباح حتى مساء للتعرف عليه . وكان البعض يتجول دونما هدف .

ايهما على حق ؟

لم تكن هناك فرص كافية للعمل . ولم يتمكنوا من توفير عمل لكافة العمال العاملين فى المشروع . ولذا كان الناس يتجولون فى عنابر المصنع ويتشمسون ويشردون على اكوام الاخشاب . ولم يطق ليخاتشوف صبرا على ذلك .

فنجم وضع غريب : اشتغل المصنع على قدم وساق ولم يكونوا فى ادارة اعادة تنظيمه يعرفون ما العمل . فلم تكن هناك أية خطط . كانت هناك حفنة من الكلمات عن المستوى العالمى وعن الخبرة الأمريكية

وعن خط انتاج فورد وعن الدقة الالمانية المتناهية وعن الفراسة الروسية وعن الهمة السوفيتية .

فقد كان سوروكين يلوح بيديه ويكرر بهياج شديد :

يمكنكم أن تشكوا منى !

وسألت سرجى ايجناتوف السكرتير السابق للجنة الحزبية بالمصنع :

— وهل اشتكيتم من سوروكين ؟

لقد التقينا لديه بالمنزل . كان ذلك فى أحد أيام الربيع بموسكو . وكان المطر ينهمر . وكان باب الشرفة مفتوحا وقطرات المطر تتطاير الى داخل الغرفة . وكانت السيارات ومركبات الترولى باص تسير فى الطريق .

مسح ايجناتوف على شعره وهز رأسه وقال :

— اشتكينا منه ؟ لا يمكن أن نقول ذلك . اننا لم نشتك من سوروكين ، فقد كنا نود أن يشيدوا المصنع بطريقة سليمة . والا يسوده الفوضى ... لقد كتبنا الى اللجنة الحزبية لمدينة موسكو أن «ترست السيارات» قد ارتكب خطا . وواضح للعيان ذلك الاسلوب غير العلمى للتصميم والانشاء .

وما هناك من وثائق أو تصميمات يعول عليها ... اما فى اللجنة ، فقد استمعوا الى سوروكين وصدقوه . فقد تحدث ببلاغة وكان مزودا جيدا بالمعلومات . سعة فكر ... وعموما اعتبروا ليخاتشوف رجلا روتينيا محافظا مماطلا ، أى ينظر الى الخلف ولا ينظر الى الأمام . وكتبوا فى القرار : «نلزم المنظمتين الحزبية والنقابية للمصنع باتخاذ كافة التدابير لضمان انجاز قرارات الرفيق سوروكين فى الوقت المحدد» .

يبدو كأنه أصبح كل شيء واضحا . لكن ليخاتشوف كان دائما يناضل حتى النهاية دفاعا عن سلامة موقفه . فقرر أن يلجأ الى الجنة المركزية للحزب .

وانتهى عام ١٩٢٩ . وانهمك ليخاتشوف فى أعمال الانتاج الدورية ، واضطلع سوروكين وحده بأعمال اعادة بناء المصنع معتبرا أن ليخاتشوف لن يتدخل فى شئونه .

كان المدير ليخاتشوف يتمتع بطابع وحيوية المناضل ، وكان يعرف كيف يكافح من أجل غقائده . ووقع على سوروكين الخبر أن ليخاتشوف وايجناتوف غير موافقين على قرار لجنة موسكو ولجأ الى اللجنة المركزية للحزب وقع الصاعقة .

وفى العاشر من يناير عام ١٩٣٠ تحدث مفوض الشعب (الوزير) سرجو اردجونيكيدذى مع ليخاتشوف عن اعادة بناء المصنع وكلف مساعده اكولوف بتحضير المواد فورا لجلسة اجتماع المكتب السياسى .

واعتزم سوروكين أن يتحدث مع ليخاتشوف وجها لوجه ، كرجال . وقال له :

— انك لسريع جدا ياايفان . وقد تكون أخطاء لدى كل منا ، ولكن لماذا التوجه هكذا فورا الى المكتب السياسى . انك تلعب بالنار . وسيعزلونك من الادارة ...

وجز ليخاتشوف على أسنانه :

— ما التحقت بالحزب كى اصبح مديرا . فما اكثر الوظائف غيرها .

وبعد ذلك باسبوعين ، اى فى الخامس والعشرين من يناير ، قام اكولوف بعد أن اطلع على قرار لجنة موسكو وبعد أن وصلته المعلومات من سوروكين ، قام بادانة ليخاتشوف فى جلسة المكتب السياسى بانه «يعبر دون ارادته عن مزاج الجانب المتخلف من المهندسين والفنيين» ، وبانه «لا يضع الخبرة الأمريكية فى الاعتبار ولا يقدر ابداع الجماهير حق قدره» .

وجلس سوروكين سعيدا مثل فى يوم ولادته ، ينقر باصابعه الدقيقة على المنضدة وأخذ يبتسم ابتسامات تعلوها مسحة من الحزن . لقد حذر ... ايفان رجل طيب لكن تنقصه الثقافة .

وجاء دور ليخاتشوف فى الحديث . فوقف وأصلح من سترته العسكرية الخضراء وبدأ يتكلم ...

لقد قرأت خطابات ليخاتشوف فى الصحف ، وتصفحت ملفات بالية اصفرت من فعل الزمن . وبحثت فى ادارات المحفوظات وفى كل مرة كنت اعرف طريقته . فبغض النظر عن الذين يتحدث أمامهم ، سواء

اكان ذلك أمام عمال مصنعه أم أمام أعضاء المكتـــب السياسى أو امام مهندسى «ترست السيارات» أو العاملين مراسلى جريدة المصنع «فاغرانكا» ، كان يتحدث بثقة ولطف ولا يتحدث كانه يذيع حقائق بحتة مطلقة وانما كان يتحدث وكانه يجادل نفسه . وحتى فى حديثه المحرر بالاختزال ، يشعر المرء باسلوبه الذى لا يتكرر .

فقال :

ـ ما هى اعادة البناء هذه ؟ انها نفس البنطلون لكن بالمقلوب . ان سوروكين يريد أن يشيد مصنعا عملاقا يفوق المصانع الأمريكيــة وبطريقة أرخص . لكن لقد انتهى عصر المجائب ! لقد تطلب الأمر فى البدء ٢١ مليونا أما الآن فيبدو أن هذا المبلغ لا يكفى ويحتاج الأمر الى ثلاثين مليونا أخرى . وأين هى الضمانات أن المصنع سيبنى طالما ليست هناك أية تصميمات . انها مغامرة وليست اعادة بناء .

واختتم ليخاتشوف كلمته قائلا :

ـ فسوروكين يريد أن يبنى المصنع ويوفر القرش فى آن واحد ، ويوفر كل مليم لكى نضطر غدا من جراء هذا التوفيـــر ، اذا جازت تسميته بهذا الاسم ، الى فقد الالاف . نحن بحاجة الى مصنع حقيقى . فلسنا بحاجة الى معتوه ، فلم نقوم بهذا العمل غير النافع ؟ واذا كنا نعتزم أن نبنى ، فلنبنى كما ينبغى والا فلا !

واضطر مستر براندت الى استدعاء ممثليه من موسكو . وسافر سوروكين الى امريكا لتصفية الحسابات وانهاء الأمر . وعين ليخاتشوف فى نفس الوقت ، رئيسا لادارة اعادة بناء المصنع وتوسيعه .

اتخذ هذا القرار فى نفس جلسة المكتب السياسى .

الفا عين للمدير

يقول الرفاق الذين عرفوا ايفان ليخاتشوف خير معرفة وعملوا معه سنوات طويلة ، أنهم لم يروا مديرهم متحيرا مهما كان الامر . كان قد يحزن ويغضب . وحدث انه لم يلغ قراره غير الصائب فورا لمناده (فقد كان انسانا والانسان يخطأ) . ولكن ايفان ليخاتشوف لم يكن يسمح لنفسه أن يفقد السيطرة على فكره وترك الأحداث تجرى عفويا .

واحقاقا للحق ، حدث قبل سنة من سحب براندت لممثليه ، ان حلت لحظة صيف عام ١٩٢٩ بدا فيها للبعض أن ليخاتشوف لا يعرف ما العمل واعتلته حالة حيرة .

حدث ذلك فور عودته من المانيا . كان برنامج المصنع منفذا بمقدار ٥٨٪ فقط . وكثر الحديث آنذاك عن اعادة بناء المصنع وعن مستقبله الزاهر . أما ضرورة القيام بتنفيذ الخطة اليوم من أجل تلك الآفاق الباهرة ، فامر طواه النسيان ذاتيا . وتضاعف عدد التزويع . وكثرت حوادث كسر العدد .

ولكن لم يكن عبثا القول ان ليخاتشوف ينظر الى المشروع بالفى عين . فقد كانت مجموعات العمال الشبان تقوم بحملات مراجعة وتفتيش مفاجئة فى كافة مواقع العمل ثم تنشر نتائجها فى جريدة «فاغرانكا» للمصنع . واقترح ليخاتشوف فى قرار صادر للمصنع على كافة العاملين القياديين ورؤساء الورش والعنابر والاقسام اعطاء اجابات تفسيرية عن كل الملاحظات الواردة فى هذه الجريدة دون

استثناء ، وعلى أن تكون هذه الاجابات ذات طابع عملي يتميز بالنقد الذاتي وليس بالجدل والمحاجاة .

واذا ما نظرت الى صف المصنع القديمة ، تشعر رغما عنك بصعوبة الوضع . وكان هناك ما يدعو الى الحيرة في واقع الأمر ، لكن . . .

لكن ليخاتشوف أمسك بعجلة قيادة المصنع بقوة !

فقد تطلب الأمر أول ما تطلب استتباب النظام ، حيث كان ذلك في الدرجة الاولى من الأهمية .

٤٦٨ سيارة نقل

لم يكن ليخاتشوف يعتزم اخفاء الوضع الحقيقي للاشياء عن العاملين بالمصنع . فقد أعلن على الملأ أن برنامج الانتاج يتهدده الخطر وأن على كل عامل ، ليس فقط المهندسين والاسطوات بل وكل من يعمل بالمصنع ، أن يفهم أهمية الموقف .

— لم يبق سوى ثلاثة شهور ونصف أو شهرين ونصف اذا ما توخينا الدقة . فهناك شهر الاجازات . ويقى علينا ان نجمع ٤٦٨ سيارة . وعلى كل فرد أن يتذكر هذا الرقم «٤٦٨» ! فسوف ننتج ٤٦٨ سيارة مهما كلفنا الأمر . والاّ لحق بنا العار !

لقد صدقوه ، أنه ينبغي انتاج ٤٦٨ سيارة والاّ لحق بهم العار . لأن الهدف من الحياة كمن في تلك اللحظة في انتاج هذه السيارات الاربعمائة وثمان وستين .

أما اليوم فيعمل مصنع موسكو للسيارات بارقام أخرى . فمنذ فترة قصيرة مضت ، نشرت الصحف أن وردية عمال التجميع بمصنع «زيل» جمعت ٢٦٠ بيارة نقل من طراز «زيل — ١٤٠» . كل هذا في وردية واحدة !

ولكن لن ننظر الى الماضي بسماح ، فيجب الا ننسى أن نجاحات اليوم قد أرسيت آنذاك ، في تلك السنوات البعيدة .

يمكن أن نتحدث طويلا عن دور الشخصية في التاريخ ونضرب امثالا

«مؤيدة» و«معارضة» . فقد كتب الكثير فى هذا المضمار . فهناك قياسات فعالة واستنتاجات متناقضة الظاهر ، وتعددت اقوال ساخرة ، وتعاقت الاداث المضحكة من الحياة . أما عن دور الشخصية فى الانتاج الصناعى وعن موهبة الادارة فالقائمة اكثر تواضعا . وعموما ، هل هناك حاجة الى شخصية قوية عندما يكون الانتاج سويا والمصنع يعمل بدقة كالساعة ، وعندما يكون كل مشارك فى العملية فى مكانه ويؤدى وظيفته بدقة ؟ بديهى أنه اذا كان الحال كذلك فان دور المدير يبدو اكثر تواضعا .

ولكن فى عام ١٩٢٩ ، لم تكن هناك فى البلاد الفتية ذات الملايين الغفيرة من الفلاحين ، ولم يكن بالامكان ان تكن هناك ثقة فى ان كافة وظائف جسم المصنع وثيقة الصلة فيما بينها . فان فلاح الأمس لم يكن يستطيع بمجرد وقوفه أمام الماكينة أن يتحول الى عامل ماهر . فقد جاء الى المصنع انسان جديد كل نمط حياته ونفسيته ينتميان الى الريف . ورأى هذا الانسان الماكينة لأول مرة وكان صوت ضجيج المصنع يخيفه .

أمام الماكينات شباب الريف

كان ليخاتشوف يقول أن مصادر عدم الاتساق فى الصناعة هو تراث فلاحى . وكان الوضع لا يتطلب الا ليخاتشوف بالذات لكى يقود خلفه كل هؤلاء الناس ويضع لهم مهمة واضحة ويمدح البعض ويؤنب البعض بعنف أمام الآخرين . الدفاع عن المظلوم ومعاقبة الكسول . اكتشاف الشخص الموهوب وترقيته ، اما المنتفع الذى يستغل مهارته فى اهداف مغرضة فيجب ردعه .

لم تكن مشكلة الانضباط هى مشكلة مصنع موسكو للسيارات وحده بل كانت أهم مشاكل البلاد . ففى ذلك الوقت بدأ تنفيذ الخطة الخمسية الأولى (خطة الدولة لتنمية الاقتصاد الوطنى للبلاد فى أعوام ١٩٢٨-١٩٣٢) . وجرى تشييد عمالقة الصناعة السوفيتية : محطة دنيبر الكهرمائية ، ومصنعى بناء الماكينات فى نوفوكراماتورسك والأورال ، ووضعت الاحجار الاساسية لمصنعى جرارات فى ستالينغراد

وخاركوف . وظهرت كلمة جديدة ، كلمة مدهشة بمعيار ذلك الوقت هى كلمة «مجمع» . . مجمع بيريزنيكوفسكى الكيميائى ، ومجمع ماغنيتوغورسك للحديد والصلب . . .

وكان القوم تتملكهم الدهشة من ضخامة الخطط . وطلع سكان القرية الى المدينة . وجاء فتيان القرية للعمل فى المصنع . ووزعوهم على الماكينات لدى معلمين من الاسطوات ذوى الخبرة .

اما ليخاتشوف فكانوا يرونه فى المصنع من الصباح الباكر كل يوم . وكان المدير يتعمق فى كافة شئون العمل ويتحدث مع العمال ويسألهم عن الأخبار ويعرف منهم ما لم يكن بوسع أى مدير آخر أن يعرفه بحال من الأحوال .

وفى صباح أحد أيام اتضح فى عنبر من العنابر فجاة أن الماكينات تكون معطلة لعدم توفر المواد ، ولكن كافة المستندات اثبتت أن المواد موجودة . وتعللت ادارة العنبر بوجود صعوبات موضوعية .

واعلن ليخاتشوف بحزم :

ـ لا ينبغى على الأدارة الشكوى من عدم كفاية المواد . واذا ما حدث وقف نتيجة نواقص فى تقديم المواد الى الورش فسوف اعاقب رؤساء الأقسام والورش على سؤ الادارة .

فلم يكن يغفر سؤ الادارة لأحد . وفى أصعب أوقات بناء المصنع الجديد كان ليخاتشوف واثقا بأن :

ـ حالة الانتظام والانضباط فى العمل ستتغير جذريا . فاننا ستتخلص من العفونة ، اما الجماهير العاملة التى يبلغ قوامها ٣ آلاف فستبذل جهدا اكبر وتنفذ المهمة التى القاها الحزب والسلطة السوفيتية على عاتقنا ! ان العمال لن يخيّبوا امالنا . وهذا قولى لكم فاسمعوه . اذا كان ليخاتشوف يقول أنهم لن يخيبوا فهذا يعنى أنه كانت لديه أسباب دامغة .

المدير يقول : يجب !

كانت خطة مهددا بالفشل ، وكان الوضع حرجا بصورة خاصة فى القسم الميكانيكى . .

كانت الممارسة العملية للصناعة السوفيتية فى ذلك الوقت المعمول

بها تقسم القسم الميكانيكى فى كافة المصنع الى عنابر وورش حسب أنواع الماكينات .

وكانت هناك عنابر الخراطة والفرز والتجليخ . . . ومن جراء هذا التقسيم كانت الاجزاء تتنقل من عنبر الى عنبر على طول القسم . وكانت تفقد أو تنسى فى الطريق . وكانت مستندات الأجزاء تضيع ، ثم كانوا يجدونها بطبيعة الحال ، ولكن بعد اتفاق كثير من الوقت الثمين فى ذلك . لم يكن هناك اسطوات مسئولون عن تشغيل الأجزاء من البداية حتى النهاية ، وكان الجزء يتنقل من أيد لأخرى كالغريب بالنسبة للجميع .

وكانوا قد اعتادوا هذا الحال . فلم يكونوا قد رأوا عمليات تكنولوجية أخرى . وكانوا يقولون فى الاجتماعات أنه يجب تحسين تنظيم القسم الميكانيكى . لكن ليخاتشوف كان يدرك أن أى تحسين جزئى لن يجدى ، لذا ينبغى تغيير تنظيم العمل ككل .

واستغل سلطته كمدير وقرر تقسيم القسم الميكانيكى الى عنابر ليس وفقا لأنواع الماكينات ولكن وفقا لانواع الوحدات الخاصة للسيارة التى يجرى انتاجها ، ويعهد الى كل عنبر بانتاج وحدة معينة ، لتكن مثلا صندوق نقل السرعة ، من ألفه الى يائه . فمثل هذا الحل يبدو بديهيا الآن . الا أن بعضهم حذروا ليخاتشوف أنذاك .

ـ اننا لن نجنى سوى الوقت فى نقل الماكينات . ليس الوقت مناسبا لاجراء التجارب الآن فالخطة مهددة بالفشل !

ـ يجب أن تنهض بالنظام والانضباط فى الورشة الميكانيكية ، واذا توصلنا الى ذلك لأمكننا تحقيق نحو ١٠٪ فى تنفيذ الخطة .

لم تكن ١٠٪ ترضى ليخاتشوف . فقد كان يفكر فى المزيد .

وعين مهندس شاب ، خريج مدرسة موسكو الفنية العليا ، هو فوما دميانيوك ، رئيسا لعنبر التجميع الميكانيكى . فكان فوما موهوبا وعنيدا فى العمل . وكان ليخاتشوف يحب أمثاله ويقدرهم ويرقيهم بغض النظر عن حداثة سنهم وعدم وجود الخبرة فى النواحى الادارية . فكان ليخاتشوف يحب أن يردد دائما :

ـ الخبرة أمر ياتى مع الزمن . ولكن اذا لم يكن هناك عقل فلن تشتيره من جارك» .

وكان عموما يتكلم ببساطة واحيانا بغلظة ولكن بطريقة سهلة الفهم أبدا .

ولعلى أقول أن ليخاتشوف كان حريصا بطبعه لا يتخذ قرارا جزافا ، ففكر طويلا ما قبل اتخاذه ولكن اذا أثر شيئا فلم يهدأ له بال حتى يتجسد قراره فى الحياة . وكان ذلك هو الحال بالنسبة لاعادة تنظيم القسم الميكانيكى .

فبعد أن استمع المدير الى كافة الحجج والبراهين قال كلمتـــه المعهودة فى مثل هذه الأحوال :

— يجب .

وكذلك — ابدأوا .

ولم يكن الجدل معه ذلك الا مضيعة للوقت .

ونقلوا الماكينات . . وزاد الانتاج ليس عشرة بالمائـــة فقط ولكن ٥٠ ٪ . وانطلق القسم الميكانيكى بسرعة الى الامام . ولكن ظهر على الفور أن ورشتى الستجهيز وهما ورشتـــا السباكـــة والحدادة متخلفتان .

المخاطرة أمر ضرورى

ويتذكر مدون تاريخ المصنع تلك الايام :

«كان من الصعب على ليخاتشوف تنحيـــة المهندس القديـــم فلاديميروف . وكان مهندسا جيدا فى الحديد والصلب ورئيس ورشة الحدادة ، لكن فلاديميروف لم يستطع مسايرة الايقاعات الجديدة . فتم تغييره بالمهندس الشاب لوترشتين . . . فلم تكن هناكخروق أو عوائق بالنسبة لليخاتشوف ، بل كانت هناك صعاب لا بد التغلـــب عليها حتما . ولم يكن ليخاتشوف يحاول اطلاقا تحقيق انتصارات فردية فلم يكن يبحث لنفسه عن أكاليل الغار . ومن الصعوبة بمكان ، فصل الكثير مما حققه ليخاتشوف عن اقتراحات المهندسين والاسطوات وعمال المصنع . ولكن كانت لديه القدرة على الامساك فى الوقـــت المناسب بالفكرة التى يطرحها شخص وتملكها واستيعابها ، والأهـــم من ذلك الهاب كافة المحيطين به» .

هذا التسجيل ترجع قيمته الى أنه دوّن والأحداث ما زالت ساخنة . فقد رأى مدونه كيف اكتشف عمال ورشة الحدادة الطليعيون ان أحدى المطارق غير سليمة : لقد طقت قاعدتها . وأبلغوا ليخاتشوف وبعد موافقته أقدموا على مخاطرة وواصلوا العمل حيث كان عليهم تنفيذ البرنامج وتسليم السسارات الأربعمائة وثمانية وستين الى الدولة كما هو مخطط مهما كلف الأمر .

وكان ليخاتشوف قادرا على المجازفة اذا كان يرى أن المخاطرة امر ضرورى يتطلبه الموقف .

وهناك حادثة أخرى شهيرة من ممارسته العملية كمدير في تلك السنوات .

كانوا يصقلون وحدات الاسطوانات باحجار مستوردة من الخارج . وايد ليخاتشوف اقتراحا باستخدام مواد محلية لهذا الغرض . واعلنت الرقابة الفنية بحسم أنه لا ينبغى عمل ذلك في هذه الحالة .

فقال ليخاتشوف :

— انني اعرف انه لا ينبغى ، ولكن يجب أن نجرب .

وعملوا تجربة . وكان الصقل بالأحجار الوطنية الصنع لا يقل في شيء عنه بالأحجار المستوردة من الخارج . ولكن كان بعض أوجه النقص كما يحدث عادة في بدء أى عمل جديد . فلسبب ما شوهد على السطح المصقول خدشان . وكان مثل ذلك يحدث أيضا اثناء استعمال التكتولوجيا القديمة ولكن في حالتنا هذه ظهر الشك .

وقرر ليخاتشوف :

— جربوه .

واتضح بعد التجربة ان «الوحدة المصقولة على طريقتنا خرجت دون أية عيوب» . وكان يمكن اعتبار الحادث منتهيا فيما عدا أن ليخاتشوف اصدر في قرار للمصنع توبيخا شديد اللهجة بحق احد المراجعين بسبب «التهاون في العمل» .

واقعة الخراط زفياغينتسيف

المديرون متباينون . فلكل حسناته وسيئاته . وبعضهم يحظى بالاحترام نظير تبحره وسعة علمه بينما يحظى الآخرون بهذا الاحترام

لقاء طريقتهم العملية . وهناك أيضا مديرون لايحظون بالاحترام ، ولكن اوامرهم تنفذ طالما أنهم مديرون ، فالنظام يقتضى ذلك .

ولم يكن ليخاتشوف يحظى بمجرد الاحترام وحده ، بل كانوا يحترمونه حبا ، والكلمات هنا تكتسب ظلالا تختلف بعض الشيء . فقد كان كل فرد يعى أن المدير يكدّ بعرق الجبين ليل نهار ولايقوم بمجرد الاجتماعات والقاء الكلمات بمناسبة وبدون مناسبة . وهناك ايضا عامل آخر ولعله الأهم هو أنهم كانوا يحترمون ليخاتشوف لأنه كان غير متعجرف ولا معتزل الناس .

حدث ان ألم مكروه بالخراط زفياغينتسيف . فلسبب ما تعنت السعارون عليه وحصل زفياغينتسيف على ما يسمى اجرته ، بل أجرته ، بل أخجل ان اقول ، اقل مما يتعاطاه تلميذ . وأخذت زوجته تبكى . فقد كانت تريد شراء معطف شتوى وقصد زفياغينتسيف أول الأمر مقننى الاسعار ثم ذهب الى رئيس العنبر . فقد كان يشعر بالضيم . اذ أدى عمله ولم يتسكع . وتفوه بالفاظ غير لازمة فى حمية غضبـــه . وانهارت أعصابه وكدر على الأخرين ولم يستوضح الأمر . ثم ذهب الى ليخاتشوف . كانت عيناه تطايران شررا ويلوح بيديه واقتحم الباب المبطن بالجلد لمكتب المدير .

ــ أيها الرفيق المدير .

وكان لدى ليخاتشوف اجتماع . فرفع عينيه وراى شخصا يقف بالباب يرتدى ملابس عمل مفتوحة الازرار ومسكا غطاء رأسه فى يده . وقال له ليخاتشوف :

ــ لحظة واحدة . . اجلس ها هنا على الأربعـــة . اغلق الباب وسافرغ من الاجتماع ثم نتحدث سويا .

وجلس زفياغينتسيف فى حجرة مكتب المدير ووضع يديه الثقيلتين على ركبتيه وأخذ ينتظر . وكان ليخاتشوف يناقش فى ذلك الوقت مع مهندسى المصنع موضوعات تتعلق بالتكتيك والاستراتيجية العليا للمصنع ولكن لم تكن هناك اسرار يجب اخفاؤها عن زفياجينتسيف . كانت الثقة مطلقة ، وواصلوا حديثهم بنفس النغمـــة التـــى كانوا يتحدثون بها من قبل .

وأخيرا يسأله ليخاتشوف :

ــ ماذا بك يا زفياغينتسيف ؟



اي . ا . ليخاتشوف جنب واحدة من اول السيارات التى انتجها مصنـــع السيارات بموسكو عام ١٩٢٧ .



عمال مصنـع السيارات الشباب عام ١٩٣٠ من اليمين : كاراندييف .



مضت السنين و اصبـح الحداد السابـق سرجي كاراندييف مساعدا لمدير مصنـع «زيـل» للسيارات .

في طرق الحرب الوطنية العظمى .





ليخاتشوف يخطب فى اجتماع المصنع فى عام ١٩٤٤ .

سيارات مصنع موسكو للسيارات من نوع «زيس – ٥» فى طرقات الجبهة عام ١٩٤٢ .





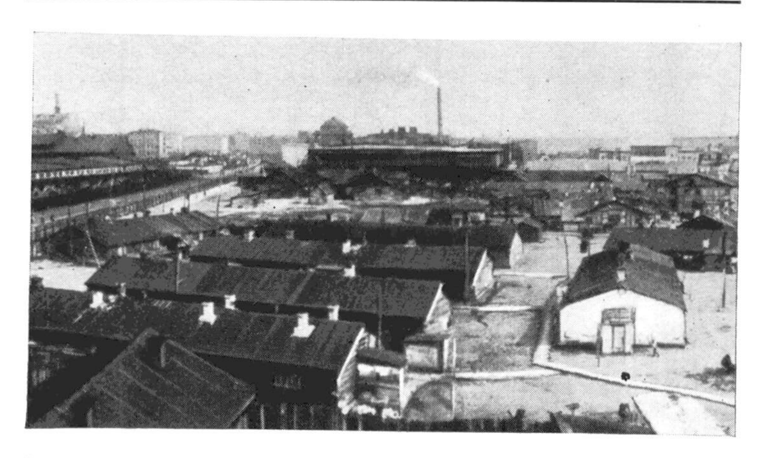
اثناء السباق التجريبى للسيارات السوفيتية . لقد قاد ايفان ليخاتشوف نفسه احدى السيارات . (الخامس من اليمين بين الواقفين) .

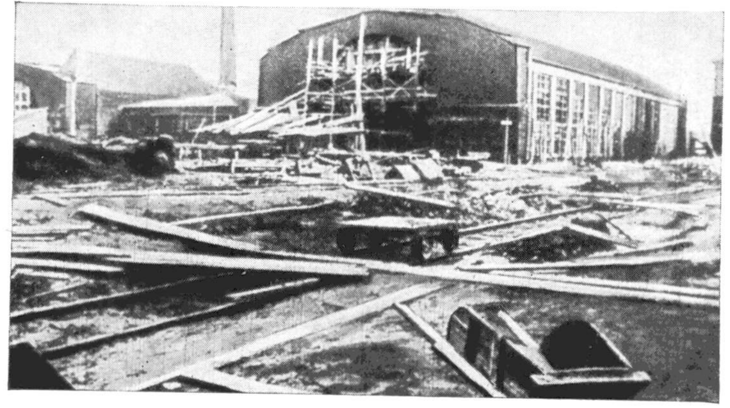
الكاتب السوفيتى مكسيم غوركى فى ضيافة عمال مصنع السيارات بموسكو .



تمثال اي . ا . ليخاتشوف عند المدخل
الرئيسي لمصنع السيارات فى موسكو .

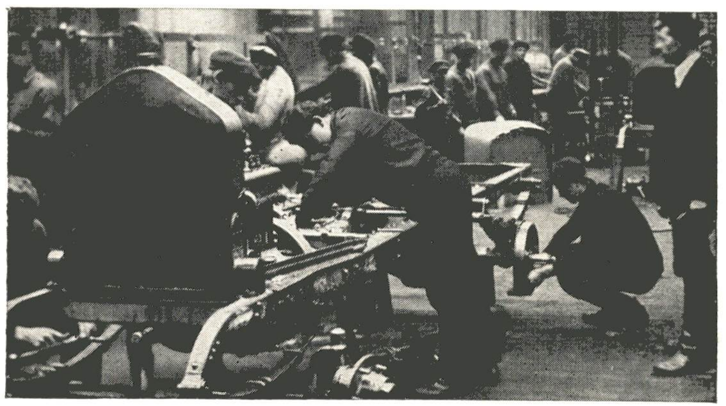
كل شيء بدأ من المنازل الخشبية





فى هذه المنازل الخشبية عاشى اول عمال مصنع جمعية السيارات الموسكوفية .

هكذا كان يبدوا مصنع جمعية السيارات الموسكوفية فى عام ١٩١٧ .



هكذا كانت تبدو ورشة السبك وفرن الصهر .

تجميع اول السيارات السوفيتية عام ١٩٢٤ .





اول سيارة شحن سوفيتية . نوفمبر ١٩٢٤ .

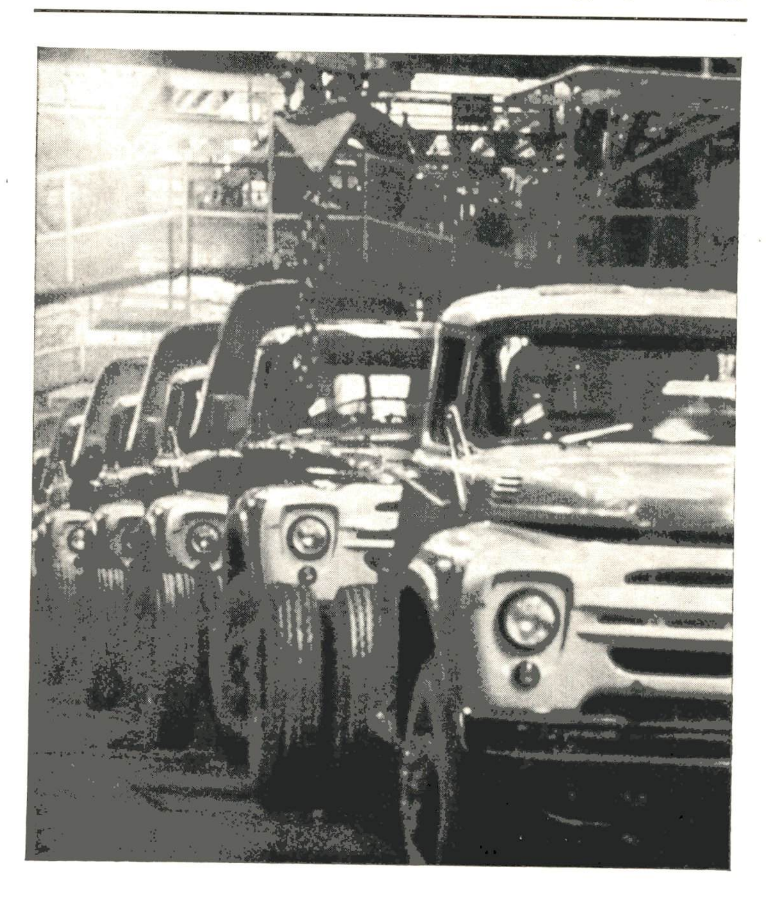
المشتركون فى سباق السيارات لعموم الاتحاد السوفيتي فى الساحة الحمراء فى موسكو عام ١٩٣٣ .



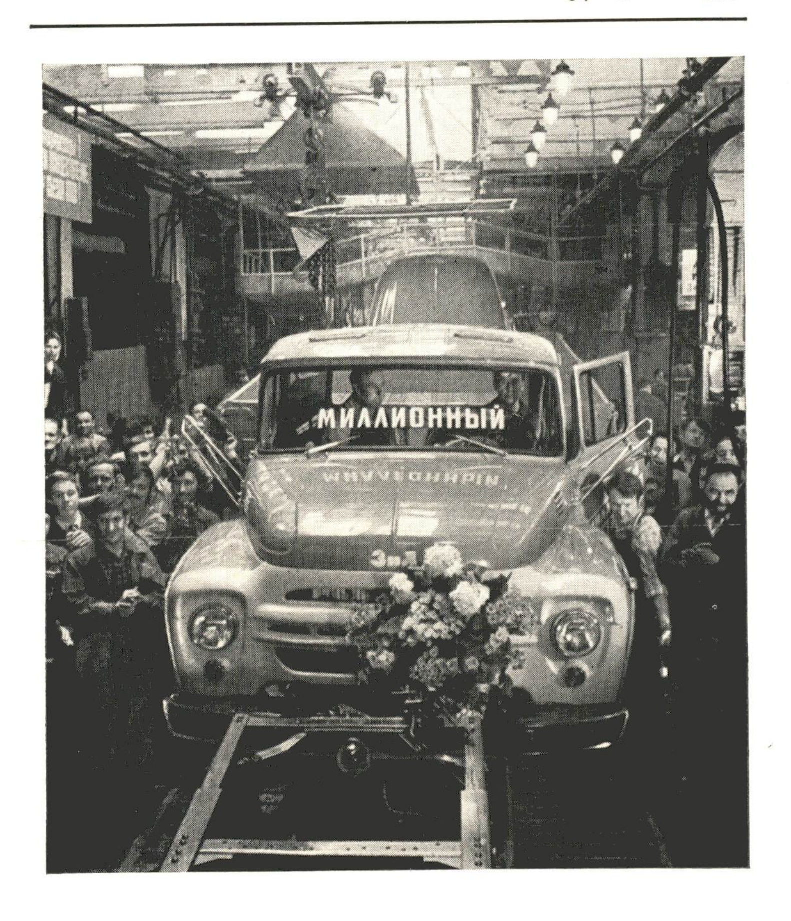
زيل اليوم . فى الصورة : الطريق المركزية للمصنع .



منتوج يوم واحد . واليوم ستذهب هذه
السيارات لتسلم الى من يستخدمها .



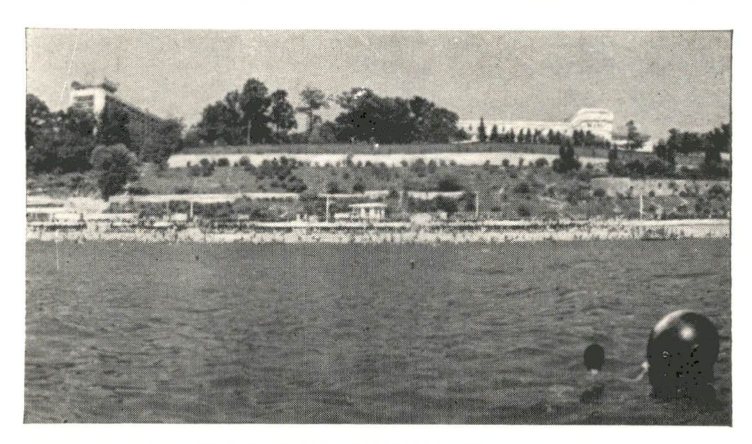
خلال كل دقيقتين تخرج سيارة جديدة من مصنع زيل .



فى عام ١٩٧٤ تم انتاج الشاحنة المليون
من نوع «زيل ـ ١٣٠» .



فى هذه البيوت يسكن عمال المصنع .





بيوت الراحة التابعة لمصنع «زيل» الواقعة على البحر الاسود .

اثناء فترة الاجازة . جولة سياحية .





عمال «زيل» يزاولون هواياتهم فى ستوديو الرقص التابع لقصر الثقافة

مصنع «زيل» يحتفل بذكراه الستين



قدم ل . ا . بريجنيف الامين العام للجنة المركزية للحزب الشيوعي السوفيتي الى عمال مصنع «زيل» جائزة حكومية و هي وسام ثورة اكتوبر .

انه يذكره بالاسم ، يالها من ذاكرة ! . .
وتاثر الخراط عندما شعر انه ليس أخر فرد فى المصنع فالمدير شخصيا يعرفه . فشرح له الموقف الناجم . وفهم ليخاتشوف الأمر : ان زفياغينتسيف ليس نفعيا ولكنه مهان . ورفع سماعة التليفون :
ــ استدعوا افانوف . . . هنا ؟ قض مسألة زفياغينتسيف حالا . وامهلك ١٥ دقيقة لانهاء ذلك !
وخلال خمسة عشر دقيقة كان العدل قد اقر ، ومع نهاية يوم العمل كان المصنع كله يعلم أن الخراط زفياجينتسيف كان لدى المدير . لم يستطع أحد تسوية مشكلته ، أما ليخاتشوف فقد حلها فى دقيقة واحدة .

خطأ شنيردنير

لا شك انه كان يمكن العمل مع المدير مثل ليخاتشوف فى تلك الايام التى كانت البلاد تستحث فيها الوقت تطرحت على ابنائها مهاما لم يسبق لها مثيلا من قبل . ففى الخطة الخمسية الاولى (أعوام ١٩٢٨ــ١٩٣٢) كان يجب عمل ما تطلب تنفيذه عشر سنوات كاملة من البلدان والشعوب الأخرى .
ولكن السيد شنيردنير ، الذى ذكرناه آنفا ، والمتخصص فى شئون روسيا قد علق على الأحداث بطريقته الخاصة :
«فيما يتعلق بتشييد ديترويت سوفيتى فى موسكو ، فمن الواضح بداهة لكل انسان رشيد أن هذه المغامرة ذات الأبعاد الضخمة للغاية تقترب من نهايتها المحزنة . ليس الامر بهذه السولة . فان هيكلا ميتا من المعدن بدون روح او فكر ليس مصنعا بعد . لن يبنى ديترويت لديهم ولا يمكن بناؤها لسبب بديهى هو أنه ليس لديهم تنظيم صناعى حقيقى وهو اهم ما يتطلبه الانتاج الجماعى الغزير . ان السيارة ليست عربة خشبية «أيها الرفاق البلاشفة» !
ولكن السيد شنيردنير كان يخطا . . فلم يكن فى وسعه ان يفهم وياخذ بعين الاعتبار شيئا واحدا وهو المبادرة الخلاقة لدى العمال الذين أصبحوا اصحاب بلادهم فانها كانت تتدفق بلا حدود .

بدأت فى مصنع «جمعية موسكو للسيارات» حركـــة العمال المتفوقين وهو اسم أخذ يطلق آنذاك على اكثر العمال الطليعيين نشاطا والذين كانوا يتفوقون فى تنفيذ معدلات العمل المقررة .

وها كم بعض مقالات الصحف فى تلك السنوات :

اعتذر عن قبول المكافأة . عمل السمكرى بقسم صناديق السيارات فايسبوخ أجهزة مساعدة لاعداد مواسير متفرعة لكاتم الضوضاء . ووفقا لتقديرات قسم التقنين والمعدات تخفض هذه الأجهزة المساعدة أسعار المواسير بمقدار ٩٠٪ . وعلى الارجح أن يحصل فايسبوخ على مكافأة ولكنة اعتذر مقدما عن قبولها معلنا : «يجب الا نفكـــر فى الجائزة وانما فى تخفيض سعر المنتوجات باسرع ما يمكن» .

كلام سليم يا رفيق فايسبوخ !

أجند نفسى . نظرا للعمل العاجل فى قسم الغلايات المركزى ، أعلن عن تجنيد نفسى حتى انتهاء هذا العمل . وانى اتبرع بأيام العطلات التى ساشتغل فيها لأغراض الدفاع عن الاتحاد السوفيتى ولبناء طائرة اسم المشاركين فى الحركة الثورية لأعوام ١٩٠٥–١٩٠٧ . توقيع : ميخلسن .

اشهار . اعلن أنا نيكويف العامل المساعد بقسم المراجمة (المحور الامامى) أننى اقلعت عن شرب الخمر ولن ازوغ أو اتاخر . واقترح على رفاقى فى العمل الاقلاع عن هذا التسيب مع النفس .

وهذا توقيع منى بذلك . نيكولايف .

لاجل انفسهم

اشتروا المعدات فى أمريكا والمانيا . وبعثت الشركات الاجنبية الى موسكو بممثليها من عمال التشغيل والاسطوات ذوى مدة الخدمة الطويلة والخبرة . وعمل المتخصصون الأجانب فى ورش المصنع .

كان الاجانب يعيشون فى الفندق ، وكانوا يبعثون الى أوطانهم بخطابات طويلة . وكانوا بعد انتهاء العمـــل يتسكعون فى شوارع موسكو ، يتجادلون فيما بينهم عن شىء ما . وكان جدلهم كثيرا وذا جلبة .

وكانوا يزورون زملاءهم الروس بكل سرور وكانوا يوجهون اليهم سيلا من الأسئلة ، وكانت الاسئلة غير لبقة فى بعض الأحيان ، تدعو الى الضحك فى اغلبها . وشوهدوا فى اجتماعات الكمسمول والاجتماعات الحزبية المفتوحة . وكان الاجانب يجدّون فى فهم ما يحدث فى روسيا . ثم بدأوا يسيرون مع عمال المصنع فى سيرات الاحتفالات فى سيرات الا حتفالات فى الميدان الأحمر . ويذكرون أن عاملا أمريكا كان اسمه واسم والده على الطريقة الروسية — توم فيتسجير الدوفيتش — وهو انسان مخلص جدا ، كان هذا العامل يعزف على البوق النحاسى الكبير فى فرقة المصنع الموسيقية . كان ردىء التحدث بالروسية ولكن عندما رفعت فرقة المصنع الموسيقية ابواقها عند دخول الميدان الأحمر ، أجاد توم فيتسجير الدوفيتش غناء :

«رايتنا ترفرف على العالم تلتهب وتحمر بسطوع . . .»

وما زالوا فى مصنع ليخاتشوف يتذكرون أسطى التشغيل المستر ريو حتى اليوم . فقد كان ريو يقول فى تلك الأيام :

— بعد أن لاحظت ما يعمل بـه السوفيت مـن حماس ومدى اهتمامهم بانتاجهم ، كنت فى احيان كثيرة أبقى بعـد صفارة انتهـاء العمل لمساعدة الوردية الثانية . وقد كوفئت لقاء عمـلى مرتين بنفس القدر الذى يكافا به الممتازون من عمال العنبر ، واننى لأفخر بهاتين الجائزتين الاشتراكيتين كأعلى تكريم .

وما زالوا فى المصنع يتذكرون الاسطى شفالبـى الاشتراكـى الديموقراطى الالمانى الراسخ العقيدة والذى يرتاب فى كل ما هـو سوفيتى . كانوا يتجادلون مع الاسطى شفالبى حتى تبح أصواتهم ، لكن شفالبى كان يعرف كيف يؤدى عمله ولذا احترموه ومـا زالوا يتذكرونه بالخير حتى يومنا هذا .

ويذكر قدامى العاملين بالمصنـع المهندس الأمريكـى تيلور وابتسامته وكلمته المعهودة «أول رايـت !» ، ويذكرون أيضـا الأمريكى مارتن جونس . فمن الممتع هل يذكر المستر جونس مقالته التى نشرتها جريدة المصنع ؟ ها هى :

تحية للعمال أصحاب مصنع جمعية موسكو للسيارات !

ان مصنع جمعية موسكو للسيارات هو أول مصنع شاهدتـه فى

الاتحاد السوفيتى . لقد عملت فى مصانع الحديد والصلب بامريكا ١٣ عاما متواصلة ، وها أنا أشاهد لأول مرة مصنعا خلو من نظام العبودية .

فحولى اناس بوجوه ملؤها الحياة ويلمع فى أعينهم ادراكهم لقواهم الابداعية . ويبدولى أنهم – عمال وعاملات جمعية موسكو للسيارات – يشعرون أن كل دور عجلة وكل حركة يد تساعد فى رفع مستوى رفاهية طبقتهم . لقد قرأت فى عيون عمال جمعية موسكو للسيارات مدى عمق تشبعهم بالوعى بانهم لا ينتجون لملء جيوب أصحاب المصانع الطفيليين ولكن من أجل دولتهم البروليتارية ومن أجل انفسهم .

اعلموا ياعمال الاتحاد السوفيتى الأحرار أنه كلما كثرت فى الاتحاد السوفيتى المصانع من أمثال جمعية موسكو للسيارات وارتفعت انتاجيتها اكثر وازدادت كيفية مصنوعاتها كلما ارتفعت رفاهية عمال الاتحاد السوفيتى أنفسهم وسهل انهاض ملايين البروليتاريا المستغلين وملايين الكادحين للنضال . . .

عاش الاتحاد السوفيتى ، حيث العمال هم اصحاب الفابريقات والمصانع !

مارتن جونس

عشية التشغيل

فى صيف سنة ١٩٣١ علم المهاجرون الروس فى باريس من الجرائد الصادرة هناك أنه يجرى فى موسكو اعادة بناء مصنع السيارات .

فقال سرجى ريابوشينسكى :

– انها دعاية . فما زالوا هناك فى العصر الحجرى . . .

كان الجنرالات بلا جيوش المتقاعدون الذين كانوا من سادة القوم سابقا ثم أصبحوا من سائقى سيارات الأجرة والبوابين فى باريس عام ١٩٣١ ، يعتبرون سرجى ريابوشينسكى رجلا له ضلع ووزن فى امور الصراع .

فكانوا يستمعون اليه فى شرود ، وهم يحلمون بالعودة الى الوطن واستعادة مواقفهم . الى متى الانتظار ؟ ولن ترد من موسكو انباء تشييد المصنع . كلّا ، تروّوا فى الأمر . . غريبة .

اوقف فى ذلك الحين فى موسكو نتاج « AMO-Φ-15 » تماما . فقد بدأت فى المصنع عملية عزال ضخمة . وانتقلت العنابر القديمة الى مبان جديدة ضخمة مبنية من الزجاج والخرسانة ، تفوح منها رائحة الطلأ الجديد والنظافة . انه كان يتم كل يوم تركيب ٥٠–٦٠ ماكينة .

وحرثت الجرارات وسيارات الجر فناء المصنع . وقال ليخاتشوف :

– لاباس . . سنقوم باصلاحه . . فالمنظر قبيح بطبيعة الحال ، لكن يجب أن نسرع حيث لن تكون لدينا مهل أخرى من الوقت ! .

وكان قد تحدد تشغيل المصنع فى الاول من اكتوبر ، وكانت الأيام المتبقية قد جدولت بالدقائق . واصدر المدير أمره : على كافة الاسطوات استعياب المعدات أولا وصنع الأجزاء الاولى بانفسهم قبل البدء فى تعليم العمال .

ويقص علينا الخراط القديم ، فالأسطى ، ثم رئيس الانتاج ، فمساعد كبيرمهندسى المصنع ، الكسى كوزنيتسوف ذكرياته :

– لقد عهدنا بضبط المعدات لرفاق مهرة يتحملون المسئولية .

وكانت تثبت اعلام حمراء صغيرة على الماكينات التى تم ضبطها .

فى شهر واحد بدلا من ثلاثة

كانت فرقة ستارشينوف تعمل فى عنبر السباكة وهى تقوم بتركيب الفرن الكهربائى .

وكان المهندس الالمانى كيفر يرى أنه لن يمكن تركيب الفرن الكهربى حتى أول اكتوبر ، وهو الموعد المحدد لتشغيل المصنع .

وكان يهزرأسه :

– هذا أمر مستحيل . اننى متخصص المانى قديم . لقد ركبت ٥٢ فرنا . فى اسبانيا وفى امريكا . . .

وقال الاسطى شفالبى مؤكدا :

عندنا فى المانيا يركبون هذا الفرن فى ثلاثة شهور .

وذهب اعضاء الكمسمول الى ليخاتشوف .

وقال ليخاتشوف :

— ما بالنا وما يحدث لديهم فى المانيا ، فلا يخر الماء على رؤوسهم . . أما لدينا فالوقت لا يرحم . يجب أن نتحرك .

وقامت ادارة المصنع بوضع جدول قاس لتنفيذ الأعمال : تركيب الفرن قبل ٦ سبتمبر وتشغيله قبل العاشر منه . ولم يبق للألمان الاّ أن يتأوهوا :

— ياللعجب !

قاموا فى ليلة السابع عشر من أغسطس باطفاء الفرن القديم الذى كان من المقرر اقامة الفرن الجديد محله . وفى الصباح ، قاموا عند بزوغ الفجر بفك الفرن . وبعد انقضاء ساعتين فقط من الصب قام ونشان برفع الفرن من على قاعدته دون أن يفكوا بطانية الفرن الذى كان لا يزال ساخنا بعد . وأنجزوا أعمال الحفر والردم فى أربعين ساعة فقط .

وكان تشييد الأساس يتطلب اسبوعين . أربعة عشر يوما بأكملها . . وبدا جدول العمل الذى وضعته ادارة المصنع فى خطر . وأخذ الالمان يضربون كفا على كف :

— لقد حذرناكم .

حينئذ ظهرت فجأة فكرة وضع الاساس واجراء تجميع الفرن فى وقت واحد ثم انزال الفرن المجمع الى مكانه بعد ذلك .

كانت الفكرة بسيطة ، وأصبح الأمر متوقفا على كيفية سير العمل . وسار العمل .

ويقول البراد زابلاتين متذكرا :

— ان الالمان يشتغلون ببطء . فكنا لا نطيق النظر الى ذلك . لقد جئنا نحن برادو الدرجتين السادسة والسابعة لعمل خروم فى الخرسانة بالأجنة . وكنا نبيت فى هذا المكان . الا يظهر ذلك حماس عمال التركيب ؟ لقد عملت فى الفرن ٢٥ ساعة بدون انقطاع . ولم يكن سائق الترام يريد أن يسمح لى بالركوب قائلا : «انت سكران» بينما كانت متعتنا من العمل . . .

وفى اليوم الخامس لم يطق الالمان صبرا . فالانسان لا يستطيع أن ينظر دون مبالاة مهما كان الأمر اذا كانوا من حوله يعملون غير مدخرى الجهد ومعتبرين أن العمل بهجة والغاية العظيمة من الحياة .

وحل يوم ، أو على الاصح ، مساء ، وكان ذلك فى نهاية الوردية

ولم يذهب الاسطى شفالبى الى الفندق طالما أن العمل العظيم قد بدأ .
وتم تركيب الفرن ، ليس فى ثلاثة شهور ، وانما فى شهر واحد فقط .

الاستعراض الأخير

احدى امسيات أغسطس المشمسة عام ١٩٣١ . كان المطر قد سكت لتوه وحمل الريح السحب بعيدا عن الفناء السادس . ووصلت سيارة « لينكولن » السوداء الى مبنى ادارة المصنع المبنى بالطوب الأحمر محدثة خشخشة صادرة عن اطارات المطاط .

ونزل من السيارة الوزير سيرغو أوردجونيكيدذى وكان الوزراء آنذاك يسمون بمفوضى الشعب . كان قد زار المصنع مرارا وتكرارا وكان عادة يخبر ليخاتشوف سلفا قائلا « انتظر ضيوفا أيها المدير » . لكن زيارته كانت مفاجئة هذه المرة .

كانت الريح تفوح برائحة الغبار البليل وزيت السيارات . وكان الترام يجلجل خارج البوابة . وسمع صوت موسيقى صادرة عن الحاكى من مكان ما ، قد يكون من البلدة السكنية . وكانت الكلمات غير مفسرة ، لم يفهم منها سوى النغم .

وابتسم أوردجونيكيدذى وقال مادا يده الى ليخاتشوف الذى خف لاستقباله وابتسامته ما زالت مرسومة على شفتيه :

ــ هيا أيها المدير أرنى مشروعك .

كان العنبر الميكانيكى قد دبت فيه الحياة . وأخذت الـ ١٥٠٠ ماكينة مستوردة من الخارج تزن بصوت رتيب . وكانت على كل منها تقريبا تلتهب الرايات الحمراء الصغيرة المدون عليها « مستعد للتشغيل ! » .

ودخلا عنبر الكبس الميكانيكى وتوقفا عند ماكينات النسخ .

وقال ليخاتشوف مشيرا اليها :

ــ دفع فى كل واحدة منها ٢٥ ألف دولار . وهذا بعد التخفيض ، فقد كنا نساوم كما يحدث فى سوق الخضار . ولولا الأزمة لما باعوها لنا .

قال اوردجونيكدذى ضاحكا فقد كان مزاجه معتدلا للغايـــة :

ــ ستصبحون كسالى بعد هذه المعدات . .

وانتقلا من عنبر الكبس الميكانيكى الى عنبر العمليات الحرارية ثم الى عنبر الحدادة . كان ليخاتشوف يفخر بمنبر الحدادة فخرا لا يقل عن فخره بماكينات النسخ بل قد يفوقه .

فلم يكن له مثيل فى أمريكا ولا أوربا ولا لدى فورد أو رينو أو لدى أى شخص آخر ! وبدا العنبر المغمور بضؤ النهار كقصر مهيىء لاقامة الحفلات الراقصة . وكانت عن يمينهما المطارق البخارية وعـــن شمالهما المطارق الكهربية . وعلى خطوط الانتاج أخذت عواميـــــد الكرنك والمحاور الأمامية والأجزاء الأخرى تتهادى بوقار .

وقادهما الطريق من هنا الى عنبر الكبس على البارد فى «غابـــــة المطارق» . واصطفت المكابس هنا كما كان الحال فى عنبر الحدادة فى صفين مستويين وفقا لرتبها . ففى الجناح الأيمن يقف مكبس ارتفاعه ٧ أمتار وبزن ١٠٠٠ طن . وكل شىء هنا جديد ، نظيف من الجناح الأيمن الى الجناح الأيسر . وتوقفا فى عنبر الهياكل أمام «الفيــــل» . وكان ليخاتشوف قد خلع لقب الفيل على مكبس زنة ١٧٦٠ طنا وهو ثانى مكبس فى العالم من حيث ضخامته . وكان الأول موجودا فى امريكا والثانى فى موسكو لعمل مدادات السيارة وهى هيكلها .

قال اردجونيكيدذى :

ــ شىء جميل . . اتلتزمون بالموعد المحدد ؟ ان كل شىء جاهز لكن ليس هناك سيارات بعد . .

كان ليخاتشوف هادىء تماما فى الظاهر فى اكثر الأيام توترا . . تلك الأيام التى تطرق فيها الشك الى قلبه . . ماذا لو حدث لسبب ما الا نصنع السيارة فملا ، ولم تدب الحياة فى هذا المشروع المعقد أو يسوده الانسجام المحسوب بدقة وينهار كل شىء . وكان يحدث نفسه فى تلك الأيام :

ــ ان أهم ما فى الأمر الآن الا افقد اعصابى . سنشغله . ولن يقف فى طريقنا شىء ولا حتى الطوفان . وسنعطى البلاد سيارة نقل سوفيتية !

مع حلول نهاية سبتمبر عام ١٩٣١ كانت جميع الماكينات قد ركبت وأعلن توقيت عمل المصنع بواقع انتاج سيارة نقل واحدة كل اربع دقائق واثنتى عشرة ثانية من خط التجميع الرئيسى . سيارة حقيقية قوة ٦٦ حصان فى ٤ دقائق واثنتى عشرة ثانية ! متى حدث قبل ذلك أن قيس الزمن فى روسيا بالثوانى ؟

لقد كانت هناك مقاييس اخرى : نير حكم التتار الذى دام ٣٠٠ عام . . عهد نظام القن الذى دام ٥٠٠ عام . . سيادة الحكم القيصرى المطلق التى ظلت ٣٠٠ عام . . .

وكان ليخاتشوف يقول :

– لا يكفى أن نشترى الماكينة الأمريكية ، ولا يكفى ان نعين عليها عاملا ونعلمه كيف يعمل عليها . ففى حالة الانتاج بالجملة يجب توفير كافة الظروف للعمل المستمر دون انقطاع .

وتاتى فى اثناء عملية الانتاج تكييف طراز السيارة الامريكية للاستخدام فى الظروف الأخرى ، وتعديل تصميمها . فلم تقم شركة «اوتوكار» بتوريد رسومات التشغيل . وكان على مكتب التصميمات الفنية بالمصنع ان يقوم بوضعها . وتطلب ذلك فك سيارة نقل مستوردة من امريكا ووضعت كافة المقاسات والتفاوتات . وقد يكون هذا العمل ليس صعبا للغاية ولكنه دؤوب يتطلب الدقة والكثير من الوقت . وبالاضافة الى ذلك فان مواصفات المواد التى حددت فى امريكا حدت بالمصنع الى استيرادها . وتاتى التماس عدد ماركات المعدن ،

ومن ثم اعادة النظر فى العمليات التكنولوجية والتكيف مـــع ماركات المعدن التى تنتجها مصانع الحديد والصلب السوفيتية .

كان يجب تزويد الماكينات المستوردة مـــن الخارج بالأدوات والعدد . ولكن كانت خبرة انتاج هذه الأدوات والعدد لا تزال محدودة بعد فى البلاد الفتية . لكن ليخاتشوف استغل هذه الخبرة المتاحـــة بالكامل وكان يقول محذرا :

ـ اذا شغلنا مصنعنا دون توفر الأدوات والعدد اللازمة فلـــم لتجنب من عثرات كبيرة . وهذا ما لا يمكننا السماح به : ان مسالة العدد تعنى أن الطعام موجود و لكن ليس هناك مـــا نمضغه به . فعدم وجود العدد يعنى عدم وجود أسنان .

كما كان ليخاتشوف يلح على الشعور بالمسئولية :

ـ اننى شخصيا لا أغادر مكتب العدد اثنى عشر يوما على التوالى ، أريد أن اقيمه على قدميه . ان دميانيوك وعماله الطليعيين البالـــغ عددهم الفين العاملين فى عنبر التجميع الميكانيكـــى سوف ينتظرون منتجاتكم ، ايها عمال عنبر العدد والالات . فان عمالنا الذين يبلـــغ قوامهم ١٥ ألفا سينتظرون عنبر التجميع الميكانيكى ؛ وسوف ينتظر مواطنو بلادنا بملايينهم المائة وسبعين ، وملايين اكثر عددا فى خارج البلاد سوف ينتظرون خروج آلاف سيارات النقل السوفيتية من بوابات المصنع الذى اعدنا تصميمة . لقد اعطى الحزب والحكومة مصنعنـــا اكثر من ١٠٠ مليون روبل ذهبا لشراء المعدات الجديدة ، التى ليس لها مثيل بعد فى مصانع السيارات بامريكا وأوربا . فانما تحين اللحظة التى يحق فيها للحزب والطبقة العاملة أن تسالنا : « لقد أخذتم النقود ، فاين السيارات ؟ »

عملت ادارة المصنع كـــل شيء لمساعدة صناع العدد والآلات . فارسلوا الى عنبر العدد والآلات افضل أسطوات الضبط وافضل عمال المراجعة ، وقام المتخصصون المسئولون بالنوبتجية طوال الليـــــل والنهار .

وعندما عرف ليخاتشوف أن الأسطى فورونوف ورئيس فرقـــة عمل آخر بعنبر العدد والآلات قد قاما باجازتيهما ، كان حادا فى ادانة هذه الحقيقة :

ـ لقد قاما باجازتيهما فى اللحظة التى يجب فيها انتظار الأمر بالهجوم بين ساعة واخرى ، وطالما أن الأمر كذلك فيجب أن ننظر الى قيامهما بالأجازة على أنه هروب من الجبهة .

يجب الاقتداء بالطليعيين

لقد علمنا الأمريكيون الخبيرون بالانتاج المستمر بالجملة أنه «اذا لم تكن هناك عدد أو آلات فانتظروا حتى يحضرها لكم عمال تشغيل العدد . واذا كان الأمر على غير ما يرام بالنسبة للاجهزة فاستدعوا المصمم واعطوه أمرا باجراء التعديل وانتظروا . واذا لم يكن هناك معدن ، فلا تجرؤا على استبداله بمعدن آخر . . بل انتظروا» .

وذهب رؤساء اقسام الانتاج مطرقى الرؤوس الى ليجاتشوف يشتكون اليه .

وقال ليخاتشوف غاضبا :

ـ ان الانتظار يروقهم . فلينتظروا براحتهم . ولكن لدينا جدول انتاج السيارات الثابت للسنوات الثلاث القادمة . . وعلينا أن نفكر .

وعلم رؤساء الأقسام بالمصنع :

ـ لا تأتوا الىّ فى الأمور البسيطة ، لا تخشوا من مبادرات مرؤوسيكم . اعملوا بانفسكم واعطوا الفرصة للأخرين كى يعملوا .

كان الانتاج بالجملة قد طرح بحدة ولعل لأول مرة فى البلاد مسألة الموقف الخاص ازاء كل من العاملين . وكان لليخاتشوف رأى صلب فى هذا الموضوع :

ـ دائما ما يفكر العاملون القياديون لدينا ورؤساء الاقسام على النحو التالى تقريبا «طالما أنى رفعت من درجة ايفانوف ، فيجب ترقية سيدروف ايضا ، لئلا ياخذ على خاطره ، بل ان حال «الفتى» يثير شفقتنا فهو رب اسرة وله مدة خدمة طويلة . . الخ . . الخ . ومثل هذه الافكار ضارة وما لها شىء سوى اعاقة العمل . فاذا كان الشاب موهوبا حاضر البديهة ويؤدى عمله أفضل وأسرع من الاخرين فيجب

تشجيعه بشتى الطرق وتحفيزه ماديا . وسيكون هذا حافزا عاما لرفع انتاجية العمل ولكى يجد المتخلفون ويتساوون بالطليعيين فى العمل .

موهبة القائد

بدا فى الأيام التى سبقت التشغيل أن ليخاتشوف لا يستريح ولا ينام . كان دائما دقيقا متماسكا حليق الذقن ، يصدر آخر تعليماته ويرفع من عزم من ثبطت همتهم .

لقد كتب فاسيلى يميليانوف عضو اكاديمية العلوم المراسل للاتحاد السوفيتى وبطل العمل الاشتراكى وعالم الميتالورجيا السوفيتى الشهير ، يتذكر فى كتابه «مذكرات مهندس» ، يقول : «كان علينا أن نسرع ، وأصبحت مسألة التنظيم السليم للانتاج من أعقد المشاكل . وانذاك ظهر أناس ذوو موهبة المنظمين . لقد قاموا بتدخلهم الشخصى وارادتهم وحيويتهم غير المحدودة بتذليل الصعاب ونهضوا بالانتاج مؤثرين على مرؤوسيهم بحميتهم ومثالهم .

وكان ليخاتشوف أحد هؤلاء المنظمين العصاميين العظام . فقد كان يلم جيدا بانتاج السيارات وكل احتياجاته ونقاط ضعفه ، فضلاعن معرفة كافة المصانع التى تورد المواد والمصنوعات ، ويبدو أنه كان يعرف شخصيا كل من له صلة بالانتاج والتخطيط والتمويل فى مصنع السيارات» .

ليخاتشوف يرجو جدا . . .

فيستطرد فاسيلى يميليانوف وهو يكتب :

«ذات مرة تسلمت منه خطابا يطلب فيه الاسراع بارسال مواسير لمحاور السيارات . وبدا أن الخطاب كان معدا بواسطة أحد موظفى قسم الامداد والتموين بالمصنع ومؤلفا من عبارات والفاظ نمطية جامدة : «ارجوكم الاسراع بارسال . . .» لكن ليخاتشوف اضفى على هذا الخطاب الرسمى نبرة خاصة . فقد اضاف بالقلم الازرق الذى وقع به الخطاب كلمة «جدا» بعد لفظة «أرجوكم» . واذكر أن كلمة «جدا» هذه قد هزتنى آنذاك واعطيت من فورى تعليمات باتخاذ

التدابير اللازمة لارسال المواسير ، بل واتصلت تليفونيا بالمصنع الذى يعد هذه المواسير وطلبت من مدير المصنع أن يقوم شخصيا بتذليل صعاب الشحن واضفت :

– أن ليخاتشوف يرجو جدا تنفيذ ذلك .

كان من الممكن مصادفة ليخاتشوف فى مكتب مفوض الشعب وفى مكتب رئيس أحد الاقسام أو لدى المنفذين الآخرين وفى المصانع الموردة . وكانت عبارة «لا تخذلنى يا أخى» هى جواز مروره . فقد كانت تفتح له الطريق حتى الى قلوب القساة من الناس .

وذات صباح حدث عندما هممت بالنظر الى الرسائل التى احضرها السكرتير أن دخل مكتبى شخص باندفاع . وعرفته فورا على الرغم من أنى لم اكن قد تعرفت به آنذاك . كان ايفان ليخاتشوف .

وأخذ ليخاتشوف يتصرف كما لو كنا أصدقاء قدام .

– لا تخذلنى ! البرنامج لدى فى خطر . ويلزمنا مكبس للقطع . وقد فرغوا توا من صنع مثل هذا المكبس فى احد المصانع التابعة لاشرافكم . وذكر اسم المصنع .

– نعم ! ولكن هذا المكبس قد ارسل فعلا الى طالبه .

– اننى اعرف ذلك ولكنهم لم يفرغوه بعد . لقد قمت بتاخير ارساله عن طريق رجالى . فلا تخذلنى يا أخى .

وعندما عرف ليخاتشوف أنه سيحصل على المكبس نهض من مقعده وصافحنى وشكرنى وقال مودعا :

الا تعرف أحدا عنده مدلفنات ليس بحاجة ماسة اليها ؟ ممن يمكن الحصول عليها ؟

– كلا ، لا أعرف .

تاتى علىّ فيما أن التقى بليخاتشوف مرات عديدة . فقد كان انسانا لا ينضب معين حيويته» .

تابعا لاتساق عمل خط الانتاج

كانت السيارة (AMO — 3) تتكون من ٤,٥ آلاف قطعة وكانت العملية التكنولوجية للمصنع كلها محسوبة بحيث تجمع كافة الأجزاء تدريجيا على خطوط تجميع صغيرة مكونة أجهزة منفصلة تنقل الى

خط التجميع الرئيسى حيث تتجمع فى وحدة كاملـــة هـــى السيارة .
فكيف كان الأمر لاولئك الذين بدأوا العمل فى خطوط التجميع وعلى المعدات الفنية الجديدة التى لم تكن معروفة بعد ؟

ها كم ما يقصه رئيس فرقة عمال السباكة داتسكوف عن تلك الأيام :

ـ كيف نعمل على خط التجميع وبـــم نبدأ ؟ بدأت اتفحص كل شىء وجربت العمـــل بطرق عدة وكان هناك بعض الالمـــان فساعدونى . والأهم أنه كان ينبغى معرفة نوعية المعادن وأى قوالب نصب . فعندما يكون المعدن اكثر سخونة يمكن صب الأشياء الصغيرة منه وعندما يكون اكثر برودة يمكن استخدامـــه فى صب القوالـــب الضخمة . وكان ينبغى القدرة على تحديد نوع المعدن ودرجة حرارته وكن ذلك يتطلب المعرفة كما كان ينبغى تعويد العين على الدقـــة . وتعلمت . وعودت عينى . واعطونى ٢٠ شابا لم يروا المصنع من قبل وقمت بتعليمهم . بالطبع ، كانوا فى البداية يصبون المعدن على الأرض اكثر من القالب . لقد تعلمنا من الألمان صب المعدن والعمل على خط التجميع . ثم بدأنا التفوق على كل هذه المعدات الفنيـــة الألمانية . فكانت المغارف لدينا مثلا صغيرة ، وزدنا حجمها . وأتاح لنا ذلك توفير الحركة وزاد الانتاجية .

ووقف الى الماكينات بناة المصنـــع بالأمس واستوعبوا المعدات الفنية الحديثة .

وفى الثانى من اكتوبر عام ١٩٤١ ، أى فى اليوم الثانى بعـــد التشغيل الرسمى للمصنع ، وبعد اللقاءات الجماهيريـــة والتحيات ، وبعد أن خصصت جميع مسارح موسكو ودور السينمـــا حفلاتهـــا للممتازين فى العمل من عمال المصنع (اذ حصل كل منهم على تذكرتى الدعوة) حضر الى المصنع الكومسمولى الفتـــى ايفان ستارشينوف .

انه يتذكر الان :

ـ كان من الصعب على استيعاب ماكينة «بارمس» للتجويف الطولى . وفى بادىء الأمر كان فى عملى كثير من العيوب . وكنت أبكى ليلا من الحنق . ولكن بعد انقضاء فترة من الزمن أصبحت أنتج على ماكينتى اجزاء عالية الجودة وتخطيت المعدلات الأمريكيـــة ٢ـ٣ مرات . وكانت أجرتى اكبر من مرتب المدير .

انعطافة غير متوقعة

كل شيء يدل على أن السيد شنيردنير لـم يزن ابدا مصنـع السيارات الجديد . أو على الأقل لم اصادف مقالاته التى قد ترجع الى تلك الفترة . الا أن المراسلين الأجانب زاروا المصنع بعد تجديده وتحدث أحدهم مع جريدياكين ، رئس فرقة العمل فى عنبر التجميع الميكانيكى .

قص جريدياكين بالتفصيل قائلا :

— كانت لدينا عيوب بمقدار ٩٪ . فكنا نحصل من عنبر السباكة على مسبوكات ذات بعض الاعوجاج . وأخذنا نضع وسائدا تحت هذه الاجزاء مما خفض العيوب الى ٣٪ ...

وكان الصحفى يصغى الى رئيس فرقة العمل ثم الى المترجم ، وهو يومىء برأسه .

— ولتخفيض استهلاك الزيت المستخدم فى تزييت صندوق تغيير سرعات الماكينة ، قمنا بانشاء نوع من الشرك ، أى وعاء جمع الزيت ، وكنا نستخدم الزيت الذى يتجمع به فى تزييت الماكينات .

وتامل الصحفى فى نفسه :

«ربّاه . . انه يتحدث عن ذلك كما لو أن الزيت المتجمع فى هذه الاشراك هو أهم شىء فى حياته !» .

لكن رئيس فرقة العمل جريدياكين لم يخمن فيم كان يفكر الضيف الأجنبى واستمر فى حديثه :

— نحن نعلم أنه ستصادفنا فى طريقنا صعاب أخرى ، لكننـا لا نهابها لأننا نعمل من أجل انفسنا لا من أجل ريابوشينسكى .

فنظر الأمريكى الى جريدياكين بعين الاهتمام . فان هذه الانعطافة فاجاته تماما .

لقد عمل هذا الروسى من أجل نفسه وفى هذا تكمن قوته والحقيقة العظمى فى الجدل مع سرجى ريابوشينسكى الغضبان .

السيارة . . على العين !

لقد تم تشغيل المصنع ، ولكن ليست هناك سيارات بعد . ان عنابر التجهيز تعمل بكل طاقتها . وتعوى محركات السيارات

على هياكل التجريب . انها ليست سوفيتية بعد ، ولكن مستوردة من امريكا ، من انتاج شركة «هرقل» .

كل الاجزاء جاهزة لانتاج محركاتنا . ولكن بدء تجميعها غير ممكن ، اذ لا نتمكن من صنع عمود الكرنك . فقد كانت لدينا ماكينات الموازنة ولكن لم يستطع أحد تشغيلها . كانت الماكينات من أحدث طراز حتى أن المتخصصين الأجانب لم يكونوا على علم بطريقة العمل عليها .

وتولى المهندس دميانيوك الأمر . واستمر عدة أيام وليال متواصلة لم يخرج من العنبر .

فاقترب منه ليخاتشوف وسال :

ـ كيف الحال يا فوما . هل ستكون لدينا عواميد الكرنك ؟

فاجاب وهو منهمك فى العمل :

ـ يجب أن تكون .

وقد حقق مراده .

وفى ليلة التاسع عشر من اكتوبر قاموا فى المصنع باختبار أول محركات محلية الصنع . وبعد مرور عدة سنوات وصل الى موسكو رئيس شركة «هرقل» ، نفس الشركة التى وردت المحركات «أوتوكار» ومحركات أولى سيارات « AMO — 3 »

. وتفحص خط تجميع المحركات وقال :

ـ لقد اتضح لى لم توقفتم عن شراء المحركات منى . وبديهى تماما أنكم لن تشترونها منى مستقبلا .

لم تغفل لليخاتشوف عين فى ليلة التاسع عشر من اكتوبر . فلم يبق الآن سوى ساعات معدودات على ولادة السيارة الجديدة . . «نابغة السرعة ورمز العصر» .

وولدت أول سيارة طراز « AMO — 3 » فى الساعة الواحدة من صباح ٢١ اكتوبر عام ١٩٣١ . وحنى ليخاتشوف رأسه وصعد فى الكابينة :

ـ دعونى اقودها بخبرتى القديمة !

واندفع بقوة ، وقال محدثا نفسه :

ـ اترانى قلقا أن ماذا ؟ وضحك ضحكة قصيرة وانتقل على السرعة الثانية .

معاملة الناس

كان ليخاتشوف يفضل من بين كافة الفضائل البشرية والصفات الموروثة والمكتسبة شيئا واحدا فقط ، تحظى به على احترامه هو الاخلاص في العمل .

فاذا كان المرء يجيد اداء عمله ، كان كل ما عدا ذلك ياتى فى المرتبة الثانية من الأهمية . وكان الانسان المغرق فى الكسل والاهمال والتقصير يسقط فى نظره تلقائيا الى فئة عديمى النفع . وكانت استعادة ثقته ليست بالأمر اليسير .

كان ليخاتشوف يقول :

— ان كل مرء قد يزل ويتعثر . ولكنه قد يزل مرة ويتعثر أخرى ، فيصيبه العرج . . فمن الأفضل اذن الاّ يزل والا يتعثر .

وكانت علاقته بالزالين متباينة . فقد يحدث أن يستدعى المذنب الى مكتبه ويقول له بوجه عابث :

— كنت اعتقد أنك شاب طيب ، ولكنك . . لقد خيبت رجائى ! . .

فاهم ما فى الأمر هنا عدم سرد الاعذار والتبريرات والقاء ذنبه على الأخرين والصعاب الموضوعية . فقد كان ليخاتشوف ملما بالأحداث والأمور دائما . وكانت مأساة اذا ما خاطب أحد العاملين بالمصنع بصيغة الجمع للاحترام . فهذا معناه أنه أصبح غريبا بالنسبة له .

كان ليخاتشوف يرقى بالشباب بحزم دائما . وكان لا يشغل المرء بصغار الأمور اذا رأه قادرا على الاضطلاع بمهام كبرى . ولم يكن يحب صغار الأمور اطلاقا ولا الوصاية الدقيقة المفصلة . وكان يغضب جدا اذا ما أبلغوه أنه غير عادل ازاء شخص ما .

ويقول نازاروف نائب سكرتير اللجنة الحزبية متذكرا :
ـ لا تزال هناك بين العاملين فى مصنع السيارات حتى الآن اساطير تروى ان ليخاتشوف واسع الاطلاع اذ لم يكن هناك فى المصنع انسان لا يعرفه شخصيا . وفى هذا جانب كبير من الحقيقة . فقد كان المدير يعيش بالمصنع وكان يعرف حقا كافة العمال بالاسم واللقب .
يقول ماشتاكوف عامل القوالب فى عنبر السباكة رقم ١ مؤكدا :
ـ كنا نراه فى العنبر سواء بالنهار أو فى وقت متاخر من الليل . رأيناه عندما كانت امور لدينا تسير على وجه حسن ورأيناه أيضا عندما كان يتعطب شىء ما فى الانتاج . واذا استدعى الأمر أو كنت مخطئا ، فان ليخاتشوف سيتحدث معك بما يقتضيه الصالح وبلهجة آمرة . وستفهم دوما خطاك وستحاول تداركه . واذا كانت لديك بعض الصعاب الأسرية ، وذهبت الى ليخاتشوف ، فانك ستحصل دوما على المساعدة والتاييد والنصيحة الوفاقية . فقد كان مديرا صارما وانسانا متعاطفا ، ولذا أحبوه واحترموه .
لقد حكوا لى كيف أن أحد العاملين القياديين بالمصنع ، وكان قد عين لتوه فى احدى الوظائف العليا ، قد سب احد الاسطوات محاولا أن يظهر همته فى العمل وانزعج ليخاتشوف ونحى الرئيس الجديد جانبا وقال :
ـ ها أنت قد سببته . وهذا خطا . يجب أن تكون هناك معاملة متباينة مع الناس . فمع أحدهم بالحسنى ، وقد يستحق البعض النهر حقا . لكن غريشا سيحترمك لقاء الكلمة الطيبة وسيعمل بصورة أفضل . أما انت فقد نهرته . . يا اسفاه . . انك لا تعى شيئا فى التفريق بين الناس .

وفاة الصديق

وفقا لروايات قدامى العاملين بالمصنع ، كان ليخاتشوف مولعا بالمساعدة . وكان اذا عرف أن أحدا من العمال المحنكين يرقد فى المستشفى ، فقد كان دائما يجد لحظة فراغ يستفسر تليفونيا عن صحته . وعندما يسترد المريض صحته ، كان يقدم له تذكرة مجانية للاستشفاء فى المصحات ودور الاستجمام أو اقترح عليه من كل قلبه

السفر الى مزرعة «فاسكينو» التابعة للمصنع للعمل هناك أمين المخزن نحو شهرين :

ــ ان هذا المنصب هناك يكاد لا يطلب جهدا ، الا أن الجو منعش وستشرب لبنا طازجا . فالصحة شيء يحتاج الى عناية . وما لك من عمل فى العنبر الآن ، فاذهب طالما هناك امكانية .

بعد عودة كوليا كونين صانع المدد والآلات المحبوب من الجميع من أمريكا ، شعر ببعض المرض ، وأمر طبيب المصنع باجراء عملية جراحية له . وهرع اصدقاء كونين فزعين الى ليخاتشوف .

كان ذلك نحو الثانية بعد منتصف الليل . وكان ليخاتشوف قد ذهب لتوه الى المنزل . فطلبوه تليفونيا وامسكت زوجته بالسماعة وقالت لهم أن المدير لم يصل الى منزله بعد وأنه سوف يطلبهم تليفونيا بمجرد وصوله . وبعد انقضاء عشرين دقيقة طلبهم ليخاتشوف وسال عما حدث .

وقصوا له على عجل ان كوليا كونين مريض ويفترض الأطباء أنه مصاب بالسرطان واقترحوا اجراء عملية جراحية .

واطبق ليخاتشوف فى صمت طويل ثم قال فى نهاية الامر :

ــ لا ترسلوا به الى اى مكان . وسنبذل جهدنا لادخاله أحسن مستشفى . ان عمره ٢٨ عاما ، ومصاب بالسرطان . . يالها من مصيبة . . .

وفى الخامسة صباحا نقلوا كوليا كونين فى سيارة الاسعاف الى المستشفى حيث كان ليخاتشوف قد اتصل تليفونيا واقنع كبير الأطباء بقبوله اليه .

لقد زار ليخاتشوف كوليا فى المستشفى عدة مرات .

ولكن حالة الشاب كانت تسؤ يوما بعد يوم . وذات يوم قال لصديقه ميشا فيلتسير :

ــ اننى أعى كل شيء ياميشا . اذهب الى المدير وأشكره على عنايته واهتمامه ، وقل له اذا كان من الممكن عمل شيء آخر فلن أنسى له هذا الصنيع ابدا .

واقترح ليخاتشوف على فيلتسير :

سافر معه الى كارلوفى فارى ، فقد يشفى هناك .

الا أن الاطباء قرروا ان كوليا لن يتحمل مشاق الطريق . حينئذ

تذكر أحدهم أن طبيبا من التبت وصل الى موسكو منذ فترة قصيرة ويقولون أنه يعالج كثيرا من الأمراض بالعقاقير . قد يكون من الانسب أن نستعين به .

وقال ليخاتشوف مبتهجا :

ـ حسنا ! ثم استدعى مساعده وأمره : اكتب له يا أندريه على ورقة مروسة بالشعار ، كما هو متبع ، أن جماعة العاملين بالمصنع يرجون معالجة صديقهم . وأشر الى أننا مستعدين لدفع ما يطلبه من نقود . ومن الأفضل أن تصوغ له الخطاب أنه اذا شفى كوليا فسوف نضمن له الشهرة فى العالم كله .

ومن غير المعروف ما اذا كان هذا الخطاب قد وصل الى التبتى أم لا . وتوفى كوليا كونين بعد ذلك بعدة أيام . وتأثروا جدا فى المصنع بموته المفاجىء وأصدروا عددا خاصا من الجريدة تكريما لذكراه . وكتب ليخاتشوف تأبينا : «وداعا يا صديقنا وفخرنا كوليا ...» .

ليس بوسع كل مدير أن يكون عادلا وقريبا من الناس الى هذا الحد .

فتح «التنفس الثانى»

كتب المهندس الأمريكى تيلر :

«نفذ المصنع برنامجه لأن الجميع ، ابتداء من المدير وانتهاء بالعامل على خط التجميع ، قد عملوا بتكاتف كجسد واحد . وفضلا عن ذلك فانى لا أعرف مديرا آخر يكون ملما بكل دقائق الأمور فى مصنعه مثل مدير هذا المصنع» .

لقد نما ليخاتشوف واكتسب حكمته مع نمو بلاده وعصره فى آن واحد . فالشاعر قد يكتب للأجيال القادمة فاتحا أفقا جديدة للانسان . ويحق للعالم أن يكتشف الظواهر التى لا يمكن استخدامها عمليا بعد الاكتشاف للانتفاع به فى المستقبل . وليس لدى المهندس امكانيسة كهذه . فأمامه مهام محددة تماما . فهو لا يتعامل مع الظواهر وانما مع الأشياء والمواد .

أما ليخاتشوف فكان فى وسعه أن يعمل من أجل يومه وغده .

لقد بدأ بان كان يحلم بانتاج ٤ آلاف سيارة فى العام . ثم كافح من أجل انتاج ٢٥ ألف ، وقد كان يفكـــــر عند ذلك بـ٧٥ و١٠٠ ألف .

وكان يقول مازحا :

— ١٠٠ رقم دائر وبذا يكون العد أسهل .

وفى فبراير عام ١٩٣٩ عين ليخاتشوف مفوضا (وزيرا) لبناء الماكينات المتوسطة . ومكث فى هذه الوظيفة ما يزيد قليلا عن العام ثم عاد الى المصنع فى عام ١٩٤٠ . فقد يكون غير محق ، ولكنه كان يقول انه «أن تكون مديرا اكثر امتاعا من أن تكون وزيرا وأشعر بشىء ما يجذبنى من الأوراق الى العنبر» . فكان يلزمه حقــا أن يرى مصنعه كل يوم ويتحسسه ويستنشق هواءه . فهذا هو طبعه وطبيعته .

وبدأ أن ليخاتشوف يعمل على الآخر ويخرج كل ما عنده . ولكن عندما هجمت المانيا الهتلرية على الاتحاد السوفيتى ، رأى الجميع ما يقدر عليه هذا الانسان : وقعت تحت امرته الآن ، الى جانب مصنع موسكو للسيارات ، ادارة خمسة مصانع ، هى مصنع مياس للمحركات ومصنع الحدادة فى شيليابنسك ومصنع السيارات فى اوليانوفســـك ومصنع وحدات السيارات فى شادرينسك . أما فى المصنع فى موسكو فكانوا يصنعون ، على الماكينات التى لم يتم اجلاؤهـــا ، رشاشات قصيرة وهاونات .

ولم يتغير ليخاتشوف فى مظهره تقريبا .

دموع تلقائية

كانت الجبهة تحتاج الى سيارات وتحولت سيارة النقل المدنية الى سيارة للحرب . واعاد مصممو المصنع من جديد تصميم كابينــة القيادة .

كانت سيارة « ЗИС — 5 В » تبدو غير جذابة من حيث مظهرها الخارجى ، لكن قوة محركها قد زيدت بمقدار ١١ حصان قدرة . وزاد معدل الضغط وتحولوا الى استخدام البساتــم المصنوعـــــة مــــن الألومينيوم . وظلت هذه السيارة التى شقت لنفسها طريق المجــد

على طرق الحرب تنتج بشكلها الحربى حتى نهاية الحرب وفى الفترة التى عقبتها .

وفى عام ١٩٤٦ أنتج المصنع ٣٤ ألف سيارة نقل من هذا النوع ونحو ٣٠ ألف محرك .

لم تكن الحرب بالنسبة للمواطنين السوفيت مجرد محنة . واذا كانت البلاد قد خرجت منها منتصرة فيعود ذلك بكثير الى أنه كان على رأس الصناعة السوفيتية رجال من امثال ايفان ليخاتشوف .

كانت القوات الفاشية تقترب من موسكو . وكان يجرى اجلاء المصنع . فشحنوا الماكينات الفريدة التى طالما فخر بها ليخاتشوف على عربات سطح بالسكك الحديدية .

ح في الخامس عشر من اكتوبر عام ١٩٤١ أعلن ليخاتشوف عن طريق شبكة اتصال حجرة تنسيق العمليات بالمصنع ، أنه على جميع رؤساء العنابر والاقسام الاجتماع عنده فى مكتبه .

كان الوضع على الجبهة مزعجا . واعطى ليخاتشوف التصاريح باجلاء المصنع . حينئذ لم يستطع ميخائيل فيلتسر ، من قدامى العاملين فى المصنع ، تمالك نفسه وقال :

— الى أين نحن مسافرون فى مثل هذا الوقت العصيب ؟ من الأفضل أن نذهب الى الغابة . فسيمشى خلفك نحو عشرين الفا من عمال المصنع . وسنكون فدائيين . وستكون قائدا لنا ! وسنريهم كيف يكون القتال . . .

وترقرقت عينا ليخاتشوف . فقد توافق هذا الاقتراح وطبعه ، ماذا لو تم ذلك فى واقع الأمر ؟ !

هل أجمع رجالى وأضرب ؟ فهم سيقاتلون الى اخر رجل ! فساد الصمت فى حجرة المكتب .

وصمت ليخاتشوف مغلقا عينيه . فهل ، ياترى ، شاهد فى تلك اللحظة كافة شبان المصنع الذين يعول عليهم والذين سيخرجون معه الى القتال ؟ أو أنه أخذ يتصور كيف يطارد جيشه العدو المتقهقر الى الغرب ؟ . . وأخيرا فتح عينيه .

وقال وهو يعتريه التعب :

— خذ التصريح . يا للفكرة السخيفة . نفذ الأمر . سنبنى المصانع

فى سيبيريا ، فى الاورال . فالجبهة تحتاج الى سيارات بدرجة لا تقل عن حاجتها الى الرجال . فلن تهزم هتلر بيديك عاريتين ...

وذهب العاملون بمصنع السيارات الى المؤخرة العميقة . وبقـى ليخاتشوف فى موسكو . وكان هادئا رابط الجاش . وسرعان ما اعتاد عقد الاجتماعات أثناء الغارات الجوية حيث تنفجر القنابل على مقربة من مكان الاجتماع ويتحطم زجاج النوافذ . وكان على ثقة فى الغـد . ومرة واحدة فقط رأوا كيف كفكف ليخاتشوف دموعـه ، حتى أن حقيقة هذا الأمر ليست معروفة على نحو دقيق . وانشىء فى المصنـع بموسكو عنبر لتجميع الرشاشات . وهذا أمر جديد ومعقد فى الكثير من نواحيه بالنسبة لانتاج السيارات . وخاصة كان من الصعوبة ضبط جهاز التنشين . وعمل بمرمى ضرب النار فى المصنع شبان وفتيات فى سن الدراسة . لكن الجبهة كانت بحاجة الى الرشاشات وظل تلاميذ الأمس فترات طويلة تصل الى ١٦ ساعة يوميا بين دخان وحريـق البارود ، تحت رعود النيران المستمر . وكانوا يحملون الرشاشـة الثقيلة بالكاد ومع ذلك يستمرون فى الضرب .

وحدث ذات مرة بعد أن خرج من مرمى ضرب النار فى المصنـع أن ضغط قبضته وقال :

ــ «سيدفعون الثمن غاليا ... على كل ... على كل مـا اقترفوه ... هؤلاء الاوغاد انهم سينهزمون فى اخر المطاف» وأخذ يكرر ذلك ثم مسح عينيه واهتزت كتفاه .

كان ايفان ليخاتشوف قائدا موهوبا لواحد من أهـم مجالات الصناعة . لقد خدم قضيته وكان قوى الايمان بأنه اذا ما أجلسنـا الفلاح الى عجلة قيادة الجرارة والعامل الى السيارة فستكون البلاد لا تقهر ابدا .

ولم يكن وحده ... فقد ولدته الثورة هو وأمثالـه . وهناك مهندسون وعلماء من جيل ليخاتشوف ، وكان هناك أطباء وعسكريون وبناة وبحارة وشعراء من ابناء جيله .

كاراندييف ابن كاراندييف

لم اندهش كثيرا عندما صادفت فى العدد الصادر فى ٧ سبتمبر عام ١٩٣٠ لصحيفة المصنع ، اسم كاراندييف . اتراه سائق ريابوشينسكى

السابق ؟ من الجائز أن يعيش ابناؤه واحفاده هنا فى حى سيمونوفكا القديم ويعملون بالمصنع ؟ وأطل علىّ من الصورة المنشورة فى الجريدة شاب صغير لا يشبه ذلك السائق . وتحت الصورة كان مكتوبا :

« سرجى كاراندييف ، سكرتير خلية الكمسمول بقسم الشاسيهات ، منح الجائزة الأولى فى استعراض الطليعيين الشبان » .

وأخذت اسأل فى المصنع عن مصير آل كاراندييف . وكلما حدث بعد ذلك ، لا يمكن حدوثه الاّ فى الحياة حيث لا يكتبون عن ذلك فى الروايات : قد يبدو هذا غير طبيعى الى أقصى حد .

أدخل حجرة مكتب نائب مدير المصنع لشئون التشييد واعادة البناء . يقابلنى شخص طويل القامة واشيب الشعر ويصافحنى مقدما نفسه :

— كاراندييف .

ولقد عرفته من الوهلة الاولى تقريبا ، انه سرجى كاراندييف ، ثم سألته على حين غرة وبشكل مفاجىء تماما حتى بالنسبة لى :

— الم يكن والدك بالمناسبة سائقا لدى ريابوشينسكى ؟

ونظر جميع من كان فى الغرفة بفضول الى أولا ثم الى سرجى كاراندييف . فلقد بدا سؤالى غير لبق بل عجيبا بالنسبة لهؤلاء الناس العصريين ، وهم المهندسون الحاصلون على الدبلوم والمتخصصون الذين كانوا يقومون بالتوسيع الجديد للمصنع . ولكن هل والد سرجى كاراندييف ، الشخصية الحقيقية ، عمل سائقا لدى ريابوشينسكى ، هذا التاجر وصاحب المصنع ؟

ابتسم كاراندييف وأوما برأسه :

— قد كان ذلك .

وحدثنى سرجى كاراندييف :

— أصبح والدى سائقا لدى ليخاتشوف اعتبارا من عام ١٩٢٧ . وكان ليخاتشوف يحب والدى ويحترمه وأعتقد أن ذلك كان ايضا لأنه كان حكيما ومتعقلا . وكانت بينه وبين المدير علاقات غاية فى الاحترام . فقد كان لليخاتشوف نظره فى الناس ، وعندما كان الأمر بحاجة الى عامل نشيط وعلى دراية لشغل وظيفة رئيس جراج السيارات بالمصنع ، اقترح أن يشغل والدى هذه الوظيفة . وعمل

فيها حتى وفاته . وكان من أول العاملين فى المصنع الذين منحوا وسام راية العمل الحمراء .

وعندما التحقت صبيا بالمصنع كان عمرى يقل عن الخامسة عشر بشهرين . كان ذلك عام ١٩٢٠ . وهنا حصلت على مهنة عامل برادة . وكان العمل ليس يسيرا ولكنه كان يروقنى . وبعد عامين أصبحت أجرتى اكبر من مرتب المدير . وكان أبى يقول للمدير :

ـ ما هذا ؟ انت مدير وولدى سرجى يتقاضى اكثر منك .

وكان والدى يطرب تماما لأن ابنه يتقاضى أجراء اكبر من أجر المدير .

وفى عام ١٩٣٠ ذهبت للتعلم فى معهد الاعداد الفنى وبعد انتهاء الدراسة عدت للعمل بالمصنع وعملت مدربا فى مدرسة التدريب المهنى التابع للمصنع . وعندما وافت المنية والدى جاء وفد عمال من جراج السيارات الى ليخاتشوف ورجوه أن يعيننى رئيسا للجراج بعد والدى .

ووافق المدير . وكان يعاملنى بحب وكنت اشعر بذلك . ولكن لم تكن لى أية امتيازات أو تسهيلات فلم يكن من هذا النوع من الناس .

وبعد انتهاء الحرب عام ١٩٤٥ ، عملت رئيسا لعنبر المحركات . وكان المصنع يستوعب انتاج محرك جديد «زيس ـ ١٥٠» . وكان عدد العمال ذوى الخبرة والاسطوات غير كاف . وكان الامداد والتموين رديئين وكذلك الأمر بالنسبة للمعدات . وكنا نعتزم تنظيم الانتاج المتسلسل للمحرك الجديد دون تخفيض انتاج المحرك القديم . واعتقدوا أن عنبرنا هو اكثر العنابر مسئولية . وفجأة استدعانى ليخاتشوف الى مكتبه فى أحد أيام الخريف وقال :

ـ لا تخذلنى ياسرجى ! فانت ترى حال الجو . ولن نستطيع جنى المحصول فى المزرعة التابعة للمصنع ، وسيترتب على ذلك أن نغلق مطاعم المصنع .

وكان الجو خريف عام ١٩٤٥ غاية فى السؤ فعلا . فقد استمر المطر فى بادىء الأمر عدة أسابيع ثم هجم الصقيع . كانت الصورة واضحة لى ، ولكن كان هناك كثير من الاعمال فى العنبر . وبدأت أرفض قائلا :

ـ الرفيق المدير ، لقد قلتم انتم نفسكم أن استيعاب المحرك الجديد هو أهم شيء .

فضحك ضحكة ساخرة وقال :

ـ وأنا ما زلت أقول ذلك الآن ايضا . ولكن من المهم أيضا جنى محصول البطاطس . ستجمع المحصول ثم تتابع العمل فى المحرك .

واستاءت من الأمر ، لماذا يصرفوننى عن العمل :

ـ لن أذهب !

وقال ليخاتشوف باستهجان :

ـ أ رأيتم . . انه لن يذهب ! هل أبعث بك الى القريـــة وفق هواى ؟ ستذهب ، وعدا ذلك مستحيل . اننى أفهم بدرجة لا تقل عن فهمك مدى اهمية المحرك لنا ، ولكنا لا نصنع الماكينات من اجـــل الماكينات وانما من اجل الناس . . .

ومع بزوغ فجر اليوم التالى توجهت الى المزرعة ، وبعـــد يومين وصل اليها ٧٠٠ عامل . وتقسمنا الى جماعات عمل وبدأنا جنـــــى المحصول . وعندما كانت هناك صعاب أو يقشعر بدنى من التفكير فى حال المحرك هناك بدونى ، وتتملكنى الرغبة فى العودة فورا الى المصنع ، كنت دائما اتذكر كلمات ليخاتشوف : «اننا نصنع الماكينات من أجل الناس» . فيا لها من كلمات ذهبية .

كان ليخاتشوف عالما نفسيا رائعا . فقد أقنعنى ببساطة نسبيا بالذهاب الى القرية لجنى المحصول . أما كيف عمل منـى بناءا فهذه قصة أطول .

ففى أواخر عام ١٩٤٧ ، اقترح علىّ بارانوف مساعد ليخاتشوف دون سابق انذار أن اترأس عملية تشييد مساكن المصنع .

وبديهى انى رفضت . فانا متخصص سيارات ولست بناءا . ثـم استدعانى ليخاتشوف . وأدخل عليه حجرته وينظر الى نظرات فاحصة مشيرا بيديه :

ـ انظروا اليه ! انه جلد على عظم . يا الهى ! انك تقف عـــلى قدميك بالكاد ياسرجى . . .

وأقدم الىّ وأجلسنى واستمر فى حديثه :

ـ انظروا اليه وما أدى به انهماكه فى العمل ! ولا يجيء لطلـــب العون . . فنحن آل كاراندييف قوم ذوو كبرياء . . .

ورفع سماعة التليفون وطلب رئيس الحسابات .
ـ كاراندييف يحتضر عندنا .
فقال رئيس الحسابات وهو مغرق فى الدهشة :
ـ الرفيق المدير . . يخيل اليّ رأيته بالامسى .
ـ أخطأت . انه يحتضر . اعتمد له ٣ آلاف روبل .

ثم طلب مجلس الوزراء أمامى تليفونياً وقال بصوت ملؤه الحزن .
ـ ان أحد قدامى العاملين يحتضر لدى . انه كفء ونحن بحاجة اليه . أمن الممكن أن نحصل له على تذكرة استشفاء فى كيسلوفودسك فى واحدة من أحسن المصحات ؟

هكذا سافرت الى كيسلوفودسك ، واستجممت واسترجعت صحتى ، وبعد عودتى حدثنى ليخاتشوف تليفونيا فى نفس اليوم :
ـ سرجى . احضر الى .
فذهبت اليه وعانقنى :
ـ كم زاد وزنك ؟
ـ ستة كيلوغرامات .

ـ انظر ياله من توفيق ! اذن كان الأمر يستحق ذهابك الى المصحة . والآن اجلس واصغ . لقد قررنا هنا انشاء ادارة لتشييد المساكن وتعيينك رئيسا لها .

ـ اننى . .
ـ لا بأس ، ما علينا ، سنساعدك ونرشدك وسيجرى العمل على ما يرام .

ـ اننى متخصص سيارات . . .
ـ وأنا لم أولد مديرا يا سرجى . ان الأمر يتطلب ذلك . لقد وضعت الحرب أوزارها ، وعاد جنود الجبهة الى ديارهم ويجب استتباب الحياة . فالناس متعبون وينشدون الراحة ويريدون حياة جميلة . . . اننا نرسلك الى عمل من أجل الدولة وأنت . . .
ـ متى ابدا العمل ؟
ـ اعتبارا من الغد .

وهكذا أصبحت متخصصا فى البناء وبفضل ليخاتشوف ما زلت أعمل بهذه الوظيفة حتى الآن .

ـ ان جميع افراد عائلتنا يعملون بالمصنع . . ابنتى سفيتلانا مهندسة تصميم وابنى الاكبر فياتشيسلاف عمل بالمصنع سبع سنوات وكان نائبا لكبير مصممى بناء المكابس ونجلى الاصغر ساشا مهندس ايضا . . .

مرة أخرى فى الفناء السادس

ونرجع الآن الى بداية الكتاب .

ولنتذكر ذلك اليوم الساطع من أيام الربيع . . ومبنى تجميع السيارات الجديد الذى قد ارتفع فى الفناء السادس . ونتذكر رئيس فرقة عمال الاختبار أناتولى ماناختين .

لقد سرت معه على طول خط التجميع الرئيسى ، وكانت «شاحنتنا» تنزلق عليه . لقد ركبوا على هيكلها كابينة القيادة . وجربوا المعدات الكهربائية والفرامل وزودوها بالبنزين والزيت .

وجلس أناتولى فى كابينة القيادة . وأغلق الباب . وقال وهو ينظر الى بطاقة المراجعة التى رافقت السيارة على خط التجميع :

ـ يبدو أن كل شىء على ما يرام .

وداس ماناختين عدة مرات بضغط حاد على بدال المعجّل وهذا ما يسميه المجربون «اللعب بالغاز» وانطلق بسهولة ويسر من المكان .

وعبرنا البوابة الرئيسية للمبنى واتجهنا الى اليمين الى الكورنيش . وقال ماناختين مومئا برأسه وتعلو شفتيه ابتسامة ومضيقا فتحتى عينيه من الشمس .

ـ لم أجلس الى عجلة القيادة هكذا منذ وقت بعيد ، بعيد جدا .

لم يعد ماناختين يجرب سيارات النقل بعد أن أصبح رئيسا لفرقة العمل . وحتى هؤلاء المجربون الخمسة عشر الذين يعملون فى جماعته فى مبنى التجميع الجديد ، لا يجربون السيارات الآن فى شوارع المصنع حتى يديروا فى عداد المسافات مسافة ال ١٥ كيلومترا المطلوبة لتسليم السيارة الى المراجعة النهائية . فلم تعد هناك حاجة الى ذلك الآن . فكل سيارة تقطع مسافة ١٥٠ مترا فقط وليس فى شوارع المصنع

وانما داخل المبنى على امتداد لوحات ذات اجهزة الكترونية تسجل اقل عيب أو خلل فى عمل السيارة .

لقد وافق اناتولى على تجربة السيارة بالطريقة القديمة لسببين . أولهما : لقد طلبوا منه أن يرينى المصنع . فقد عرف أننى اكتب كتابا عن ليخاتشوف . وماناختين يحترم ذكرى المدير الأحمر . وثانيهما ، أنه كان ينوى اطلاق السيارة بعد تجربتها على خط المراجعة ، ويقارن ما توصل اليه رأيه مع ما توصلت اليه الالات الحاسبة الالكترونية الصارمة والتى تجمل نتائج كافة اجهزة المراجعة فى لوحات التجريب .

وحتى وقت ليس ببعيد كانت نوعية عمل المجرب تتوقف على مستوى تاهيله الشخصى . . على مهارته وطابعه ، وعلى اهتماماته ومزاجه . . . ولقد اتاح خط الاجهزة الالكترونية امكانية التخلص من العوامل الذاتية فى تقييم نوعية السيارة ومن ثم زيادة الجودة . وهذا الخط هو أول خط مراجعة من نوعه فى أوربا .

معيار الجودة

خرجنا من بوابة المبنى الى شوارع المصنع . كان يوم العمل قد بدأ منذ وقت بعيد . وكانت تقابلنا سيارات نقل مثل السيارة التى نركبها ولكنها محملة بالطوب الأحمر أو بالجدران الخرسانية ، وحديد التسليح والمواسير . فعملية التوسيع الرابعة توشك على الانتهاء فى المصنع ويجرى بناء مخزن جديد عال ومطعم مركزى جديد . ويجرى توسيع العنابر والخدمات .

لقد قررنا السير على الكورنيش ولكننا امضطررنا للتوقف عند أول مزلقان . فكانت قاطرة فاتحة اللون تقعقع من جراء ارتطام على وصلات سكة الحديد ويعوى محركها الديزل البالغ قوتها الالاف حصان جارة سلسلة طويلة من العربات . وكانت سيارات النقل التى ينتجها مصنع « زيل » تصطف على عربات القطار المسطحة .

لم تكن القاطرة تسرع وبدا لى أنه لا ينقل شيئا وأن سيارات

النقل الجديدة تسير خلفها مثلما تسير السفن خلف محطمة الجليد . انه طابور كامل من سيارات النقل .

كان سائق القاطرة يتمهل حقا ولعنّاه غاضبين . ولكن توقفت خلفنا سيارة نقل «كاماز» برتقالية اللون ، يصدر أزير عن جهاز فراملها التى تعمل بضغط الهواء . وأخذنا نتفحص السيارة بفضول ، ونتبادل الاراء .

لقد صمم فى مصنع «زيل» موديل سيارة النقل لمصنع كاما للسيارات بمدينة نابيريجنيه تشيلنى . وبنيت النماذج الأولى هنبا أيضا فى العنبر التجريبى . فكانوا يعدون هذا الموديل لأجل أنفسهم ، ويحضرونه بكل اتقان ، واختبروه أياما طويلة فى الجبال وفى الطرق الوعرة ، ولكن اعطوه بقرار من الحكومة للمصنع الجديد .

هل فكر ايفان ليخاتشوف انه سياتى اليوم الذى ينشئون فيه فى مصنعه موديلات للمصانع الأخرى ، وأن خبرة مصنع «زيل» وجودة «زيل» وباع «زيل» سوف يعترف بها فى صناعة السيارات معيارا للجودة العالية !

حاملا اسم ليخاتشوف

كان ليخاتشوف من كبار الحالمين ، لكن الحياة سبقت أحلامه منذ زمن بعيد . واذا ما عاد اليوم الى مصنعه لما عرفه . فزيل اليوم ليس مصنعا بالمعنى المفهوم للكلمة آنذاك ، فهو مجمع كامل من المصانع ، اذ له ٢٠ فرعا فى كافة انحاء البلاد . . فى روسلافل وفى متسينسك وريازان وسمولينسك وتشيتا . . . . وكل هذه المنشآت الصناعية الضخمة تحمل اسم ليخاتشوف .

ان عدد الناس العاملين بالمصنع الذين عرفوا مديره الاول آخذ فى النقصان . والزمن يحرك الى الأمام . وتاكيدا لهذه الحركة تخرج سيارات النقل الجديدة من خط الانتاج بدقة الساعة . وعلى كل من هذه السيارات دون اسم الانسان الروسى البسيط ، العامل ، الجندى والمدير . . ايفان ليخاتشوف .

لقد ولدته الثورة هو وأقرانه . فقد كان يجب انهاض البلاد من

الانقاض وبناء المصانع والفابريقات وزراعة القمح وتعليم الاطفال القراءة والكتابة لأن روسيا انذاك كانت تقبع فى مجاهل الفقر والأمية . وما زال متحف المصنع محتفظا باستمارة تقاضى أجور اوائل من التحق من العمال بالعمل فى جمعية موسكو للسيارات . وكان بينهم كثير من الأميين فكانوا يضعون علامة الصليب محل توقيعهم . فيا له من طريق كان على المصنع والبلاد السير فيه ابتداء من هذه الصلبان فى استمارات الاجور حتى الآلات الالكترونية الحاسبة فى مبنى التجميع بالفناء السادس !

أحد أيام العمل العادية . وقفنا أمام المزلقان وتذكرنا المدير ليخاتشوف كما تتذكر شخصا تعرفه جيدا .

وصفر القطار المتمهل . ومرت أمامنا ببطء اخر عربة من عرباته المسطحة وعليها سيارة النقل الجديدة كما لو كانت تقف على قاعدة تمثال . وفتح المزلقان وتحرك الجميع حولنا . وتحركنا نحن أيضا بدورنا .

كان المدير الأحمر يحلم بسيارة نقل متينة ومتواضعة قوية التحمل ، تستطيع العمل فى رمال صحراء قره كوم وفى ثلوج سيبيريا ، وبشرط أن تكون سلسة القيادة ، موفرة الوقود ورشيقة المنظر .

لقد تحقق حلمه . لقد ركبنا فى كابينة سيارة نقل من هذا النوع وكان تاكيد الصفات العالية وضمان المتانة هو اسم المدير فى علامة المصنع على غطاء السيارة .

كانت أيام ربيع هذا العام مشهودة فى تاريخ المصنع . ففى عشية عيد الأول من مايو – فى ٣٠ ابريل عام ١٩٧٦ – وصل ليونيد بريجنيف السكرتير العام للجنة المركزية للحزب الشيوعى السوفيتى الى مصنع «زيل» لتهنئة جماعة العاملين به من بناة سيارات النقل ، التى يبلغ قوامها عدة آلاف ، بالنجاحات التى حققوها فى الخطة الخمسية التاسعة وتثبيت وسام ثورة اكتوبر الى علم المصنع تكريما من الدولة . وكتب ليونيد بريجنيف فى دفتر كبار الزوار :

«اعزائى الرفاق العاملين بمصنع السيارات !

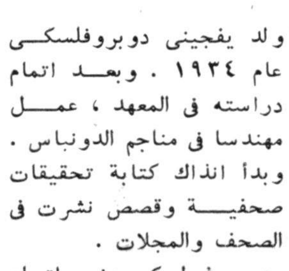
لقد التقيت بجماعتكم المجيدة بشعور من الرضا العميق . فمصنع سيارات العاصمة هو من أفضل منشآت صناعة الماكينات فى البلاد ،

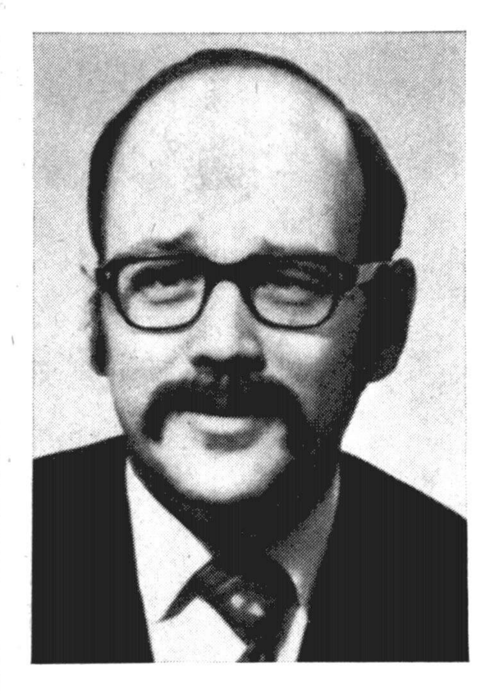
ونموذج طيب لاتحاد انتاجى منظم على مستوى عال ، تحل فيه بنجاح مهام متعددة متباينة ذات طابع فنى واقتصادى واجتماعى ..» .

وفى اللقاء الجماهيرى الحافل ، الذى اجتمع فيه ١٢ ألفا من العاملين بالمصنع تحت قباب عنبر التجميع العملاق ، القى ليونيد بريجنيف كلمة الى عمال «زيل» قال فيها :

«ان الطريق الذى قطعته جماعتكم جدير بأن يدون فى كتب تأريخ الصناعة السوفيتية» .

مؤلف هذا الكتاب





ولد يفجيني دوبروفلسكى عام ١٩٣٤ . وبعد اتمام دراسته فى المعهد ، عمل مهندسا فى مناجم الدونباس . وبدأ انذاك كتابة تحقيقات صحفية وقصص نشرت فى الصحف والمجلات .

ودوبروفولسكى عضو اتحاد الكتاب فى الاتحاد السوفيتى ، وقد الف عدة روايات ومجموعات من القصص وهو صاحب رواية « رسم العصر » التى يلتقى القارىء بابطالها فى هذا الكتاب ايضا وهم ايفان ليخاتشوف مدير مصنع موسكو للسيارات وبيوتر وسيرجى كاراندييف الاخصائيان فى بناء السيارات واناتولى ماناختين مجرب السيارات .

ومنذ عدة سنوات اصبح مصنع موسكو للسيارات ومديره ايفان ليخاتشوف والعاملون بالمصنع وتاريخه موضوعا رئيسيا فى مؤلفات دوبروفلسكى .

